ALBERTO GRANADOS

HISTORIAS IMPRESCINDIBLES PARA LOS AMANTES DE LOS VIAJES

AGUILAR

ALBERTO GRANADOS

HISTORIAS IMPRESCINDIBLES PARA LOS AMANTES DE LOS VIAJES

AGUILAR
www.megustaleerebooks.com

Índice

Portadilla
Índice
Dedicatoria
Agradecimientos
Prólogo, por Paco Nadal
1. Curiosos viajeros de la historia
Piteas el griego, el precursor
Claudio Ptolomeo, el astrónomo
Marco Polo
Ibn Battuta, el viajero árabe
Zheng He, el eunuco viajero
Cristóbal Colón, en busca de las Indias
Otros famosos navegantes
Magallanes y Juan Sebastián Elcano, la primera vuelta al mundo
Francis Drake, «el Pirata» (1543-1596)
James Cook (1728-1779)
James Bruce (1730-1794)
David Livingstone (1813-1873)
Robert Falcon Scott (1868-1912)
Roald Amundsen (1872-1928)
Neil Armstrong, el viajero del espacio
2. Curiosidades geográficas
El río más colorido
Los ríos más largos
El río más caudaloso
La presa más grande
El lago más profundo
El atolón más grande
Las cataratas más altas
El puente más largo
El lugar más profundo
La montaña más deseada
Las montañas más altas
La cordillera más elevada
Los volcanes más importantes
Los desiertos más extremos
Los países más pequeños (en extensión)
La ciudad más poblada

La ciudad más antigua
La ciudad poblada más antigua
La ciudad más austral
Los rascacielos más altos
Los lugares más ardientes
Las siete maravillas del mundo
Las estatuas más grandes
Algunas curiosidades geográficas
3. Grandes rutas históricas
La Ruta de la Seda
Las rutas de los grandes guerreros
El Camino de Santiago
La ruta de las Cruzadas
La ruta hacia La Meca
La Ruta 66
4. Historias marinas
El barco más antiguo de la historia
Barcos fantasma
El acorazado maldito
Los grandes naufragios de la historia
Tesoros marinos
Historias de submarinos
Algunas curiosidades marinas
5. Historias terrestres
Historias de trenes
El Orient Express
El Transiberiano
El tren azul, «The Blue Train»
El tren de las nubes
El tren del fin del mundo
El transcantábrico
Al-Ándalus
El tren más alto del mundo
El tren de las estrellas
El tren más lujoso del mundo
Otros lujosos trenes
El tren fúnebre de Lincoln
Asalto al tren de Londres
Trenes fantasma
Historias de automóviles
Los coches más famosos del cine y la televisión
De vehículo de guerra a coche de lujo

El Bus Force One
Un autobús «gastronómico»
El coche «Graf & Stift Double Phaeton»
Las carreteras más peligrosas del mundo
La guía Michelín
6. Historias aéreas
Dédalo e Ícaro. Los pioneros de los cielos
Felix Baumgartner, el «Ícaro moderno»
Aviones que hicieron historia
Mujeres en los cielos
El Barón Rojo
El triángulo de las Bermudas
Las manías de los famosos en los aviones
Estrellas del rock muertas en accidentes aéreos
7. Hoteles con historia
Hotel Palace (Madrid)
Hotel Ritz (Madrid)
Hotel Alfonso XIII (Sevilla)
Hotel Waldorf-Astoria (Nueva York)
Hotel Ritz (París)
Hotel Península (Hong Kong)
Hotel Raffles (Singapur)
Hotel Old Cataract (Asuán)
Hotel Pera Palace (Estambul)
Otros hoteles emblemáticos y con historia
Los hoteles siete estrellas
Los hoteles más populares en la historia del cine
Hoteles curiosos por el mundo
8. Viaje al misterio
Perú (Machu Picchu, Ica y Nazca)
Los misterios del desierto de Atacama
Las pirámides de Egipto
Argelia. Pinturas rupestres de Tassili n'Ajjer
El Área 51
La isla de Pascua
Rennes-le-Château
Catedral de San Juan Bautista de Turín
Belchite
Bélmez de la Moraleda
9. Viaje al conocimiento
El museo más grande del mundo
Los mejores museos científicos

Otros museos importantes
Curiosos museos por el mundo
Los diez museos más visitados del mundo
La librería Lello e Irmão. El paraíso de los libros
La Bóveda global de semillas de Svalbard
Para los amantes del espacio
Un paseo por los observatorios del mundo
CERN. La Organización Europea para la Investigación Nuclear
Futuroscope. Ciencia y diversión
10. Viaje al infierno
Barrio de Whitechapel (Londres)
Otros curiosos recorridos terroríficos en Londres
El castillo del conde Drácula (Brasov)
La prisión de Alcatraz (California)
La casa de Amityville (Nueva York)
El edificio Dakota (Nueva York)
La casa Winchester (California)
Las brujas de Salem (Massachusetts)
Musée Dupuytren (París)
Otros museos de los horrores
Karner Beinhaus (Hallstatt)
Las catacumbas (París)
Las momias de Palermo (Sicilia)
El bosque de los suicidas de Aokigahara (Tokio)
Campo de concentración de Auschwitz
Otros museos del horror nazi
Si quieres conocer más…
Notas
Sobre el autor
Si te ha gustado este libro no te pierdas…
Créditos

A la memoria de Joaquín Merino, mi maestro y uno de los más grandes vividores que he conocido. Descansa en paz.

Agradecimientos

A Paula y Roberto, mis hijos, a los que veo crecer y empezar a consultar alguno de mis libros, algo que me enorgullece y me hace feliz.

A Sonia, mi mujer y mi compañera para el resto de mi vida, a la que robo tanto tiempo de ocio. Gracias por hacerme creer importante y por ser tan maravillosa.

A Paco Nadal, gracias por tu prólogo tan cariñoso y por tus crónicas viajeras que me han acompañado tantos años, y a los genios de Boamistura, Javi, Rubén, Pablo y Juan por haberme diseñado la portada tan espectacular de este libro.

A Eric Frattini, por ser mi hermano y presentarme a un grupo de amigos que ya son de la familia, como Silvia, Antonio Olmos y Sofía, Manolo Llamas y Rosa, Luis e Iria, Javier Algarra y Gemma o los generales Félix Hernando y Antonio Barragán, con los que tan buenos momentos hemos compartido.

A todos los que me han echado una mano con informaciones, contactos, artículos, etcétera. Sobre todo al «maldito mojarra» Iñaki de la Torre, a los amigos de la revista *Quo* y al gran Sebastián Álvaro que repasó todas las curiosidades geográficas y me regaló algunas fotos. ¡Nadie como él, que se ha pateado medio mundo!

A Fernando Esteves, Pablo Álvarez y Rosa Pérez, ¡los jefes!, gracias por la confianza, por escuchar todas mis sugerencias y sobre todo por la paciencia. A Marta Donada, Ana Lozano y a todo el equipo de Aguilar, imprescindibles en la creación y difusión del libro.

A los que me han dado su apoyo incondicional, como Paco Pérez Caballero, Teo Rodríguez, Roberto Cuadrado, Ainhoa Goñi, Fernando Marañón «el Marañeta», Juan Luis Iglesias, el abuelo Pinar, Paco Patón, que siempre tiene reservada para mí una sonrisa. A Juan Núñez, mi hermano más viajero, a Luis Álvarez, mi hermano neoyorquino; a Isidro Montalbo «el Yaki» y Linda, con los que tantas risas hemos compartido. Al «Trifi» y sus manjares, a mi hermano rockero Ramoncín, al adorable Manolo Miguez y sus grandes homenajes en el restaurante El Charolés. Al más musical de

todos, Andrés Madrigal, el más ciclista, Juan Pozuelo, el «jefe» Raúl Rodríguez y el «maestro» Julián Ruiz, con los que he compartido unas cuantas «aguas de fuego», y por supuesto a todo mi «harén»: Rosa Conde, Miren Cerrato, Inés Romera, Laura Gómez, Ana Ruiz, etcétera.

A los hermanos que han participado en el capítulo más misterioso: Manuel Delgado, Diego Marañón, Luis Álvarez, Nacho Ares, Juan Jesús Vallejo, David E. Sentinella, Lorenzo Fernández Bueno, Enrique Echazarra, Luis Mariano Fernández y Miguel Blanco.

A los oyentes, colaboradores y equipo de *Ser curiosos* y de *A vivir Madrid*, gracias por ser cómplices de esta auténtica locura; y en especial a Fernando Berlín y a Pablo Batlle, «su Ilustrísima», mis compañeros y amigos durante todos estos años radiofónicos.

A los compradores de *Leyendas urbanas*, *¿Es eso cierto?*, *La historia más curiosa* o *Los vigilantes de los días*, que fueron el principal impulso para que se escribiera este libro.

A mis hermanos de la Encomienda Templaria y Hospitalaria de Teruel, con los que tan buenos momentos he compartido y compartiré.

A los doctores Cabrera y Forteza, las manos «mágicas», a los que debo mi buena salud.

A mi familia y hermanos, en especial a mi hermano Pablo, que siempre es un gran apoyo. A mi «familia política», sobre todo a las cuñadas Ana y Luchi, y en definitiva a todos aquellos que, como Mariano Revilla, alguna vez apostaron por que dentro de mí existía un periodista.

Para apuntar tus sugerencias o compartir tus impresiones: alberto@albertogranados.com

Prólogo

Viajar fue una de las primeras actividades humanas. Desde que andamos a dos patas, el género *Homo* ha sido ante todo un género viajero, de emigrantes. Nuestros tatarabuelos, *afarensis*, *ergastes*, *erectus* o *habilis*, aun sin GPS ni vuelos *lowcost*, no pararon nunca de viajar y de expandirse, de colonizar nuevas tierras, nuevos continentes. Viajaban para solucionar sus necesidades más perentorias: comer y defenderse de otros depredadores. Pero apenas tuvieron atendidas estas necesidades básicas siguieron moviéndose, viajando, por culpa de un impulso irreprimible que los *Homo* llevamos grabado en los genes: la imperiosa necesidad de explorar, de conocer, de ampliar hasta donde la naturaleza nos deje**,** nuestros límites del conocimiento. Salimos de África, conquistamos Eurasia, nos hicimos un chalé en Atapuerca, descubrimos América y las fuentes del Nilo, nos hicimos una foto en el Polo Sur y otra en la cima del Everest**,** y cuando ya todo estuvo explorado y cartografiado seguimos viajando a Punta Cana o a París para hacer algo socialmente muy bien visto por los *Homo sapiens* que se llama turismo.

Dos millones y medio de años viajando dan para muchas anécdotas, historias, epopeyas, chascarrillos, leyendas, glorias y tragedias. Buena parte de ellas (todas sería una *desiderata)* son las que mi buen amigo y buen viajero Alberto Granados recoge en este libro que alguien tenía por fin que escribir. El gran libro de los hitos viajeros. La respuesta a todas aquellas preguntas que uno se puede hacer sobre el mundo de los viajes y las exploraciones y que nunca se atrevió a buscar, sencillamente porque nadie se había atrevido antes a recopilarlas de forma tan exhaustiva y completa.

¿Qué descubrió James Bruce? ¿Cuál es el río más largo del planeta? ¿Y la catarata más alta? ¿Tendría el Pera Palace de Estambul el mismo glamur si Agatha Christie no hubiera sido una inquilina fiel de la habitación 411? ¿Quién está considerado el primer escritor de viajes de la historia? Además del *Titanic*… ¿Qué otros accidentes pueden considerarse los grandes naufragios de la historia?

Estas y muchísimas otras historias viajeras tienen cabida en este concienzudo trabajo de recopilación histórica. Confieso que cuando Alberto me mandó el manuscrito, la primera sensación que me produjo fue de admiración por la cantidad de datos que había logrado reunir. En las páginas de este libro que tiene ahora mismo en sus manos están resueltas prácticamente todas las preguntas y dudas que un viajero se podría plantear. Desde cuáles son los mejores hoteles del mundo al porqué de las pinturas del Tassili N'ajjer, en Argelia.

Pero no estamos sólo ante una recopilación de datos. No es un vademécum de fechas y cifras. Alberto Granados es ante todo un comunicador, un contador de historias. Lo conozco desde hace muchos años, hemos compartido varios viajes juntos, somos compañeros en la misma emisora de radio y sé que se muere por contar una buena historia. Le viene de raza. Es además un comunicador comodín. O como dirían en mi tierra: sirve para un roto y para un descosido. Lo he visto hacer programas de lo más dispar, transmitir desde cualquier situación o espacio geográfico. Escribe novelas y ensayos. Vive con la misma intensidad un descenso en esquís en el Pirineo que una retransmisión en directo desde Luxor. Y esa pasión la transmite en este libro.

Cada una de las entradas es una pequeña pieza periodística, un microrreportaje con planteamiento, nudo y desenlace, lo que hace de su lectura un ameno recorrido por los anales del mundo viajero. Que es lo mismo que decir por los anales de nuestra civilización.

Acomódense, abróchense los cinturones de seguridad, pasen por fin este humilde prólogo y dispónganse a volar sobre el mapa de las historias imprescindibles para los amantes de los viajes.

¡Buen ídem!

PACO NADAL[1]

1

Curiosos viajeros de la historia

Para comenzar este libro es importante empezar a imaginar por un momento cómo serían esos primeros viajes hacia lo desconocido: sin brújula, sin mapas, sin apenas provisiones, sin siquiera la certeza de que se iba a regresar... Los primeros exploradores debieron de ser auténticos héroes adelantados a su tiempo. Lo más probable es que algunos partieran rumbo a lo desconocido por necesidad, intentando realizar transacciones comerciales más allá de las fronteras conocidas, en busca de nuevos mercados, nuevos productos. Otros, en cambio, se adentrarían en los sinuosos caminos llevados por la propia fascinación del descubrimiento, de la curiosidad... Pero de lo que no hay duda es de que sin aquellos heroicos viajeros es posible que la humanidad hubiera avanzado con paso más lento, porque para evolucionar es imprescindible salir de casa, conocer otros territorios, estar en contacto con otras culturas, empaparse de otras realidades y, sobre todo, despojarse del miedo a lo desconocido. El regreso a casa de esos aventureros suponía un gran adelanto cultural porque se actualizaba la cartografía, se probaban nuevos productos, nuevas herramientas, se aprendían nuevas costumbres. Era beneficioso para avanzar en la agricultura, en la ganadería, en la industria...

Por este primer capítulo van a desfilar decenas de vidas de personas que un día decidieron que su futuro pasaría por marcharse lejos, por dejarlo todo para ir en busca de la aventura, abandonando la seguridad del hogar, del entorno conocido, en muchos casos sin la esperanza de regresar un día. Historias apasionantes de grandes aventureros, de importantes conquistadores, de «locos» a los que tenemos que agradecer incluso muchos de los productos que hoy llevamos hasta nuestra mesa, descubridores de nuevos materiales y de originales usos y costumbres traídos de miles de kilómetros de distancia que adelantaron en el tiempo a nuestra sociedad. Era difícil incluir a todos aquellos que un día lo abandonaron todo en

busca de nuevos mundos, la larga lista hubiera hecho necesario un libro entero sólo para ellos. Aquí hay algunos de esos «curiosos viajeros de la historia», los que me han parecido más interesantes o aquellos que han tenido vidas menos conocidas o más apasionantes, obviamente sin faltar a los clásicos... ¡Cómo hacer un capítulo de grandes viajeros sin Marco Polo o Cristóbal Colón!

Comienza aquí esta aventura que nos llevará a conocer a los grandes viajeros de la historia...

PITEAS EL GRIEGO, EL PRECURSOR

Piteas es seguramente el primer viajero de la historia que después de realizar una larga travesía dejaba sus vivencias y descubrimientos anotados en varios libros que se convirtieron en los manuales de referencia para todos aquellos astrónomos, geógrafos y estudiosos de la época. En el primero de ellos, *El mar*, relató con todo lujo de detalles sus impresiones sobre la costa atlántica, sus mares y sus habitantes.

Piteas nació en torno al año 320 a. C. en lo que sería la actual Marsella, y no se embarcó por su afán de conquista, más bien deseaba llegar hasta lejanos lugares para poder comerciar con los exóticos productos de los que hablaban algunos marinos.

Entre sus hazañas destaca la de ser de los primeros navegantes griegos en cruzar el estrecho de Gibraltar y el primer escritor que dejó una referencia escrita sobre «Hispania». Su viaje lo llevaría por Francia y Gran Bretaña, y puede que incluso llegara a Islandia y a una parte de Noruega. Fueron más de 8.000 millas las que recorrería a lo largo de su vida.

Sus anotaciones geográficas fueron seguidas por otros eruditos de la Antigüedad como el astrónomo Dicearco, el historiador Timeo y, posteriormente, por Eratóstenes (que llegó a ser el bibliotecario jefe de la biblioteca de Alejandría). Hay más de 18 escritores de la Antigüedad que hacen referencia a las obras de Piteas, lamentablemente es la única referencia escrita que nos queda porque todos sus trabajos se perdieron en el incendio de la famosa biblioteca.

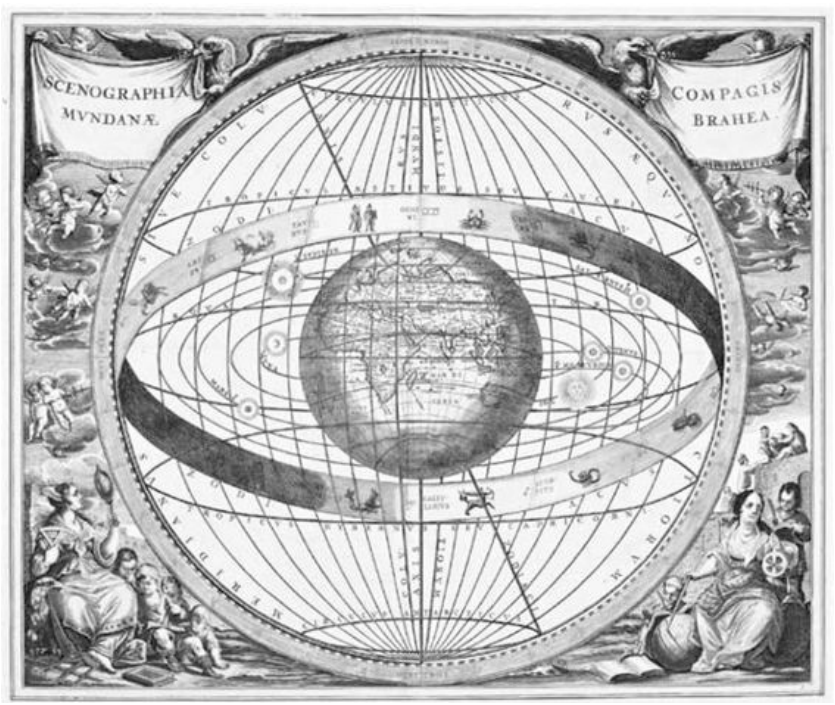
Aunque no todos creyeron las crónicas que realizó de sus viajes e incluso algunos lo ridiculizaron durante años, al final su obra quedó para la posteridad en los comentarios y debates de grandes estudiosos de sus hazañas y hoy en día es considerado como uno de

los primeros viajeros de la historia.

Claudio Ptolomeo, el astrónomo

No sería justo escribir un capítulo dedicado a grandes viajeros sin mencionar la figura de este astrónomo, matemático y geógrafo egipcio nacido en el siglo II de la era cristiana y que tantas referencias escritas dejó para los posteriores descubridores.

Sus trabajos, sobre todo su obra *La Geographia* (también conocida como *Atlas del mundo*) fue consultada por todos aquellos que deseaban explorar las tierras desconocidas de las que este geógrafo ya había dejado constancia. El gran Ptolomeo fue capaz de representar la superficie esférica del globo terráqueo sobre una superficie plana. Sus mapas llevaban localizados los lugares más destacados con coordenadas de latitud y longitud, y los historiadores posteriores han supuesto que serían ampliaciones y mejoras a la cartografía militar ya existente en el Imperio romano.



© HighRess Press Stock

Su obra más importante fue *La Geographia.* Constaba de ocho libros y estaba dividida en tres partes: la primera abarcaba sólo un

libro y en ella se podía encontrar un método para realizar trabajos cartográficos. La segunda englobaba los seis libros siguientes y en ella se catalogaban unos 5.000 lugares del ecúmene (mundo conocido). Para estas descripciones, que incorporaban anotaciones de longitud y latitud, Ptolomeo seguramente se basó en las estimaciones de su maestro Eratóstenes o de Posidonio y Marino de Tiro, otros dos importantes estudiosos de la Antigüedad. En la última parte, que se corresponde con el libro final, incorpora 27 mapas del mundo conocido.

Con el tiempo los geógrafos descubrieron que Ptolomeo cometió una gran equivocación: las medidas que se incorporaron en la obra estaban repletas de errores y las longitudes referidas eran inferiores a las reales (el matemático calculó, por ejemplo, la circunferencia de la Tierra mucho más pequeña de la real). Es posible que este error contribuyera a que Colón, mucho tiempo después, intentara llegar a las Indias, imaginando una distancia menor de la que verdaderamente existía.

A pesar de los errores cometidos, a Claudio Ptolomeo se le considera uno de los geógrafos más importantes de la historia y sus trabajos perduraron en el tiempo y fueron referencia hasta casi concluida la Edad Media. Para que no nos olvidemos de la importancia de sus trabajos y de lo que supusieron para el avance de nuestra sociedad la NASA bautizó un cráter lunar con su nombre.

Marco Polo

Un joven comandante ordenaba a gritos las maniobras de ataque en una galera veneciana, el enemigo genovés no sólo repelía la agresión, sino que contraatacaba y finalmente se alzaba con la victoria ante los muros de Korcula, en el mar Adriático. El oficial veneciano de 43 años fue arrestado y trasladado hasta la prisión de Génova por sus enemigos. Allí, encerrado entre los muros de su celda, decidió contar a su compañero, Rustichello de Pisa, todas sus vivencias por el mundo: los recuerdos de un fantástico e increíble viaje por la llamada Ruta de la Seda. Aquel joven comandante se llamaba Marco Polo y la historia lo ha considerado como uno de los más importantes descubridores de todos los tiempos.

Marco Polo nació en Venecia (aunque este dato es discutido por historiadores modernos que sitúan el origen de la familia Polo en la isla de Korcula, en Croacia. De hecho, en esta localidad croata aún se conserva una vieja casa donde aseguran nació el insigne

navegante) el 15 de septiembre de 1254. Con tan sólo 10 años tuvo que ver partir a su padre, Nicolás, perteneciente a una ilustre familia de mercaderes que ambicionaban comerciar con los pueblos de Oriente, en un largo viaje al que lo acompañaría su tío Mateo. Eran los tiempos en que los ejércitos de Gengis Khan habían sometido casi todo el Oriente (China, Irán, Irak, norte de la India, Pakistán...). Tras su muerte todos los territorios conquistados serían divididos entre sus herederos. Cinco años duraría el viaje de los dos hermanos que, tras muchas penalidades y sufrimientos, terminaron llegando hasta Kambalugh (la actual ciudad de Pekín). Allí serían recibidos por el Gran Khan Kublai (nieto del mítico Gengis Khan) que quedó muy sorprendido de encontrar a dos comerciantes llegados desde la lejana Europa.

Los dos hermanos entablaron una gran amistad con el Gran Khan y bajo su protección viajaron de nuevo hasta tierras venecianas. Marco Polo había cumplido 15 años cuando vio regresar a su padre y a su tío. Los dos relataron sus aventuras, ante los ojos atónitos del joven Marco, y hablaron de los lugares increíbles por los que habían pasado y los pueblos que habían conocido. De hecho, portaban una carta del mismísimo Khan dirigida al Papa, en la que invitaba hasta sus territorios orientales a 100 eruditos, expertos en filosofía, religión, etcétera, para que debatieran con los suyos cuál de las dos religiones era la verdadera, demostrando así su apertura en materia religiosa. También solicitó a los hermanos aceite de la lámpara del Santo Sepulcro de Jerusalén para guardarlo entre sus tesoros más preciados después de haber escuchado de boca de los dos viajeros sus increíbles propiedades y la importancia del sagrado líquido para los cristianos.

Dos años estuvieron Nicolás y Mateo Polo en Venecia. La muerte del Papa reinante, Clemente IV, y la demora de su nuevo sucesor impidieron que completaran una de las misiones encomendadas por el Gran Khan. Ante la tardanza del nombramiento decidieron solicitar permiso y marchar, junto al joven Marco, hacia Jerusalén, donde cumplirían con la misión de conseguir el santificado aceite; entre tanto Gregorio X fue nombrado nuevo Papa. Los Polo consiguieron audiencia y solicitaron los eruditos pedidos por el Gran Khan al nuevo mandatario de la Iglesia. De los 100 requeridos se tuvieron que conformar tan sólo con dos frailes predicadores.

Con las peticiones cumplidas, y obtenido el permiso papal, decidieron regresar a tierras orientales. El joven Marco suplicó a su padre poder acompañarlos en tan arriesgado viaje. Mucho tuvo que insistir para que su progenitor lo aceptara en la comitiva, pero

Nicolás sabía que su hijo llevaba el espíritu aventurero de la familia y era un gran estratega capaz de superar las dificultades que se presentaran en el camino.

En 1271 partió la comitiva con los tres Polo y los dos frailes, aunque poco duraron los religiosos, pues al primer peligro que se presentó en el camino abandonaron la marcha dejando solos a los tres infatigables viajeros.

Marco Polo sorprendió a su padre y a su tío por su capacidad de sufrimiento, por su coraje y por su pasión. Todo lo que el joven Polo iba descubriendo en la ruta lo anotaba minuciosamente, haciéndose eco de las costumbres, del comercio, de los lugares que visitaban: todo era apuntado por un sorprendido Marco. Al llegar a Anatolia, a la cual bautizó como «tierra de tejedores», anotó que allí se encontraban «las alfombras más hermosas que jamás hubiera visto» o a su paso por la Gran Armenia no pudo evitar escribir sobre «una fuente de la que mana un curioso aceite que no puede ser utilizado como alimento pero que es un gran combustible» convirtiéndose con toda seguridad en la primera referencia escrita que tenemos del petróleo.

Tras superar muchas penalidades, y a punto de perder sus vidas en varias ocasiones, llegaron finalmente, en el verano de 1275, hasta China, donde de nuevo fueron recibidos por el Gran Khan Kublai que escuchó las cartas que le enviaba el papa Gregorio X y guardó entre sus tesoros el aceite traído desde Jerusalén. El Gran Khan preguntó por la presencia de Marco Polo y de inmediato Nicolás le habló de las numerosas virtudes de su hijo y de lo importante que para ellos había sido que Marco les hubiera acompañado en el largo y penoso viaje. Tanto le gustó al Gran Khan la desenvoltura e inteligencia del joven Polo que lo puso bajo su servicio, y le ordenó algunas misiones que cumplió con brillantez: arregló asuntos políticos, cobró impuestos, realizó informes... Marco Polo sirvió durante 17 años al Gran Khan Kublai, convirtiéndose en uno de sus más importantes asesores, e incluso llegó a dominar varias lenguas y dialectos orientales mientras su padre y su tío se enriquecían discretamente comerciando.

Con una gran fortuna, y siendo siempre fieles servidores del Gran Khan, la nostalgia comenzó a hacer mella en los venecianos que solicitaron regresar a su tierra: Kublai estaba envejecido y era fácil deducir que su muerte arrastraría la de ellos, pues los Polo habían despertado muchas envidias entre la corte, que no veía con buenos ojos las riquezas y privilegios con los que contaban aquellos europeos.

El Gran Khan se resistió en repetidas ocasiones a que los Polo abandonaran su reino, pero ellos, temerosos de que algo malo les pudiera suceder, empezaron a preparar su marcha intentando no levantar sospechas. Primero vendieron todas sus riquezas y compraron piedras preciosas que serían más fáciles de transportar llegado el momento. Al poco tiempo, y aprovechando una misión encomendada (debían acompañar a una princesa de su reino hasta la lejana Persia para que se desposara con el gobernador mongol de aquella tierra, primo de Kublai), abandonaron China con la princesa, varios barcos, una numerosa tripulación y un gran cargamento de oro depositado para la ocasión.

Los Polo cumplieron con su última misión pero jamás regresaron a las tierras del Gran Khan. Cargaron sus riquezas y se encaminaron de nuevo a casa, a su Venecia natal. Cuando regresaron, uno de ellos, Marco Polo, tenía 42 años. Al llegar a su ciudad nadie los reconoció. Los habían dado por muertos y vendido todas sus posesiones, nadie creía a aquellos desconocidos vestidos con harapos y con acento extraño.

Los Polo, hundidos, decidieron organizar una gran fiesta a la que invitaron a numerosas personalidades. Durante el banquete cambiaron sus sucios ropajes por algunas lujosas prendas conseguidas en sus viajes y enseñaron sus riquezas a los presentes, que quedaron extasiados con tantas piedras preciosas y seducidos por las fantásticas historias que contaban.

En ese momento estalló la guerra entre Génova y Venecia, y Marco Polo, haciendo uso de su fortuna, decidió armar una galera y capitanearla él mismo. Pero cayó preso ante los enemigos genoveses, que lo encerraron en una de sus prisiones.

Allí, entre las piedras de los muros de su celda, comenzaría a relatar a su compañero, Rustichello de Pisa, un escritor francés que ya tenía varios textos publicados en su país, sus andanzas por el mundo y todo lo descubierto de la maravillosa cultura china. Describiría las calles amplias, los carruajes, los puentes que se elevaban para que los atravesaran enormes barcos, la exquisita gastronomía destacando los dulces o la pasta... Los dos decidieron plasmar en el papel las fantásticas historias que después serían recogidas en un gran tomo que se tituló: *El libro de las maravillas*.

Marco Polo fue puesto en libertad un año después de su encarcelación y regresó a su Venecia natal con los textos escritos por su compañero de celda bajo el brazo. Tiempo después los mandaría traducir para luego editarlos.

El tiempo fue pasando, sus familiares fueron muriendo y Marco

Polo se convirtió en un rico hacendado. De sus tiempos de aventura no quedaba nada y su existencia era monótona y pacífica, aunque jamás dejaría de disfrutar de los placeres de la vida. Tuvo tres hijas y se dedicó a aumentar su fortuna comerciando con lámparas, alfombras o tejidos, mientras no dejaba de relatar a todo el que se encontraba en su camino sus apasionantes viajes, lo que hizo que sus conciudadanos llegaran a pensar que todo se lo había inventado y que era producto de su imaginación.

Llegó a vivir hasta los 70 años. Falleció el 8 de enero de 1324 y fue enterrado en el pórtico de la iglesia de San Lorenzo, junto a su padre, tal y como había deseado. Lamentablemente con el paso del tiempo su tumba se perdió, al igual que todas sus pertenencias, quedando tan sólo sus retratos.

Se cuenta que 150 años después un marino genovés leyó el libro de Marco Polo, deteniéndose con curiosidad en el relato en el que se contaba que un océano bañaba Asia por el oriente. Los textos del aventurero veneciano llegaron a influirle tanto que comenzó a plantearse la idea de que, navegando hacia occidente a través del Atlántico, se podía llegar hasta las costas de China. Ese marino era Cristóbal Colón.

Ibn Battuta, el viajero árabe

Ibn Battuta es seguramente el viajero árabe más famoso de la historia gracias a los relatos que dictó al poeta e historiador granadino Ibn Yuzayy y que plasmaría en una obra escrita titulada *La Rihla*, donde Battuta describiría parte de los viajes que lo llevaron a recorrer medio mundo. Una mezcla de realidad y fantasía que relataban sus 20 años de aventuras.

Su primera andadura la inició para realizar el *hajj* o lo que es lo mismo: la peregrinación a La Meca, que todo musulmán que pueda permitírselo debe realizar al menos una vez en la vida. Partió desde Tánger, solo y a lomos de un burro cumplidos los 22 años, y regresó 24 años más tarde después de haber recorrido más de 100.000 kilómetros acompañado de decenas de sirvientes, un harén de esposas y cargado de riquezas.

Es enorme la lista de lugares que visitó: el norte de África, Túnez, Alejandría, El Cairo, Jerusalén y Damasco hasta llegar a La Meca. A continuación cruzaría el desierto árabe hasta Bagdad, navegaría por la costa este de África y visitaría Mombasa; después viajaría por Anatolia y el mar Negro.

Uno de los destinos en los que más tiempo fijó su residencia fue en la India, donde el sultán Mohamed Tughlaq le nombraría su «juez jefe» enviándolo de embajador a China, donde tuvo que pasar un sinfín de penalidades hasta llegar a su destino.

Finalmente el viajero marroquí volvería a su tierra en 1349 y después de algún viaje más por la España islámica se dedicaría a dictar al poeta Yuzayy todas sus aventuras. Vivió tranquilo en Tánger sus últimos años, hasta que falleció en 1377. Fue enterrado en su población natal.

ZHENG HE, EL EUNUCO VIAJERO

La historia no le ha hecho justicia a este gran viajero que recorrió todo el océano Índico y el Golfo Pérsico, y exploró parte del Pacífico y de la costa oriental africana, extendiendo de esta manera la influencia china mucho más allá de sus fronteras. Lamentablemente, y a pesar de sus logros, no es conocido por mucha gente.

Zheng He nació en la provincia china de Yunnan en 1371. Con tan sólo 10 años fue castrado, un terrible requisito imprescindible si se quería entrar al servicio de la corte del rey Ming. Después de algunos años en los que participó en varias campañas militares contra los mongoles se le encargó que encabezara una expedición china hacia el sur de Asia. Zheng partió con la flota más grande que hasta ese momento había surcado los mares con cerca de 30.000 hombres y un impresionante número de naves (se habla de entre 100 y 300), donde no faltaban militares, médicos, científicos, traductores o comerciantes. Los barcos zarparon cargados de porcelana y sedas que cambiaban por marfil, especias, perlas o piedras preciosas a lo largo de su recorrido. Y Zheng regresó victorioso y con sus naves repletas de tesoros.

En 1433 murió en alta mar mientras retornaba de uno de sus viajes. Zheng He visitó más de 35 países, y ha pasado a la historia por ser uno de los más importantes marinos chinos de todos los tiempos.

CRISTÓBAL COLÓN, EN BUSCA DE LAS INDIAS

En mi libro *¿Es eso cierto?* incluía al famoso marino en el capítulo «Forenses de la historia», atraído por el enigma que, en aquel momento, se había suscitado en el mundo científico sobre el origen

y la muerte de Colón. Es curioso que pasados unos cuantos años de aquella publicación (Aguilar, 2009) todavía no se haya encontrado una solución al enigma planteado: descubrir su origen verdadero y el lugar exacto donde descansan sus restos. Sin embargo, en este capítulo he querido centrarme más en su faceta viajera, dejando a un lado el debate y la controversia. Cristóbal Colón es uno de los viajeros más importantes de la historia. Sin su osadía, sin sus descubrimientos, es probable que la sociedad española y europea hubieran avanzado con paso más lento. En estas páginas vamos a conocer al Colón aventurero, audaz, emprendedor, y sabremos algo más de sus viajes y sus conquistas que cambiaron el rumbo de una sociedad anclada en el siglo XV. Adentrarnos en su vida es, sin duda, bucear en uno de los más importantes «curiosos viajeros de la historia».

Cristóbal Colón nació en 1451 en el seno de una familia humilde de comerciantes. Sus padres serían Doménico Colombo y Susanna Fontanarrosa, que le daría otros cuatro hermanos. Cristóbal trabajó en su juventud como artesano y comerciante, y su pasión por el mar le llegó de una curiosa manera: trabajando en una empresa que se dedicaba al comercio del cabotaje para barcos.

La biografía más documentada del marino comienza a partir de 1476 al alcanzar las costas portuguesas tras naufragar el barco en que viajaba, al parecer atacado por corsarios franceses cerca del cabo de San Vicente. Éste debió de ser el momento en que Colón decidió establecerse en Lisboa, donde trabajó como agente comercial de la casa Centurione, lo que le permitiría viajar hasta Guinea, Inglaterra, Madeira... Su pasión por la navegación fue en aumento y comenzó a devorar todos los libros navales que llegaban hasta sus manos. Aprendió a interpretar y a dibujar mapas y tomó clases de las lenguas clásicas, que le permitirían investigar todos los tratados geográficos antiguos.

Cristóbal Colón comenzó a meditar la posibilidad de abrir una ruta naval que le llevara a Asia por el oeste. Tenía la certeza de que la Tierra era redonda, pero cometió un importante error de cálculo al pensar que la distancia era mucho menor de la que realmente existía. Pronto comenzaría a soñar con especias, alfombras, tejidos, piedras preciosas... Deseaba llegar hasta las tierras del Gran Khan, quizá seducido por los relatos de Marco Polo y Ptolomeo.

Sabedor de que los portugueses llevaban mucho tiempo intentando expandirse hacia un mercado cada vez más atrayente, y convencido de que su proyecto podría reportarles grandes beneficios económicos, se lo ofreció, en un primer momento, al rey

Juan II de Portugal que, tras debatirlo con un grupo de expertos (bautizados como «Junta dos Matemáticos»), terminó rechazándolo. Colón no perdió la esperanza y probó suerte con la corona española, aunque en un principio el Real Consejo desestimó la idea.

Muchas puertas tuvo que tocar el marino hasta conseguir que don Hernando de Talavera lo llevara hasta la mismísima reina Isabel que, seducida por el proyecto, decidió sufragar los gastos de un humilde Colón mientras un grupo de expertos estudiaba la viabilidad del proyecto. Los meses y los años pasaban sin que el marino tuviera una respuesta positiva de la corona española mientras se ganaba la vida con la venta de mapas y libros a la espera de la ansiada respuesta.

La conquista de Granada jugaría a favor de la expedición, ya que la reina Isabel, liberada del derroche económico del enfrentamiento militar con los árabes, terminaría aprobando el arriesgado proyecto y firmando las Capitulaciones de Santa Fe. El sueño comenzaba a ser una realidad y en la villa de Palos de la Frontera (Huelva) se preparaban dos carabelas, la *Pinta* y la *Niña*, y una nao, la *Santa María*.

A Colón no le fue fácil conseguir la tripulación y todo lo necesario para su partida. El pueblo andaluz desconfiaba del navegante y si no hubiera sido por el marino Martín Alonso Pinzón que convenció a otras familias marineras de prestigio, como los Quintero, de Palos, o los Niño, de Moguer, no hubiera conseguido tenerlo todo a punto para la salida.

La partida

El 3 de agosto de 1492 el puerto de Palos de la Frontera era un auténtico hervidero (aunque un grupo de historiadores aseguran que Cristóbal Colón partió hacia el Nuevo Mundo desde el puerto de Pals, en Girona. Basan su afirmación en su sello hallado en el archivo de la Corona de Aragón, de acuerdo con el Círculo Catalán de Historia). Curiosos llegados de infinidad de pueblos cercanos se agolpaban para ver zarpar las naves que partían con el convencimiento de que arribarían a las costas asiáticas tras navegar unas 750 leguas (4.000 kilómetros) en más o menos un mes de travesía. Nadie imaginaba un viaje tan largo y tan penoso como el que finalmente realizaron.

Los hombres de Colón, cerca de la centena, asistieron a misa en el puerto y a continuación se trasladaron en botes a la nave anclada

frente a la llamada Punta del Sebo. No sería una travesía fácil. Las primeras estimaciones proyectadas comenzaron a fallar y los días se iban sucediendo sin rastro de tierra cercana. El agotamiento de los hombres y la falta de alimentos hicieron que el 6 de octubre estallara a bordo un motín que pudo sofocar Martín Alonso Pinzón. Varios días después volvió a rebelarse la tripulación, que esta vez sí consiguió que Colón variara el rumbo de la expedición hacia el sudoeste, decisión que trajo como consecuencia días después el descubrimiento de nuevas tierras.

Fueron pequeños indicios los que hicieron pensar a la tripulación que la tierra firme podía encontrarse cerca: divisaron un trozo de madera flotando, unas cuantas flores, algunas aves... Finalmente la noche del 11 al 12 de octubre Colón ordenó doblar la vigilancia, pues aseguraba haber divisado algunas hogueras en la lejanía. A las dos de la madrugada Rodrigo de Triana gritó la famosa frase: «Tierra a la vista». Habían arribado a una isla del archipiélago de las Bahamas a la que bautizaron como «San Salvador», aunque Colón seguía teniendo el convencimiento de que en realidad se encontraban en las costas orientales tal y como las había descrito Marco Polo.

La expedición siguió recorriendo la costa, explorando nuevos territorios y bautizando las tierras descubiertas con nombres religiosos o políticos: Fernandina, Isabela, Santa María de la Concepción.

Un error de uno de sus hombres hizo que la nao *Santa María* embarrancase y fuera imposible recuperarla para la navegación. Se decidió que con sus maderas se construyera el llamado Fuerte de Navidad, donde quedarían 39 hombres al mando de Diego de Arana en lo que sería la primera colonia en tierras del Nuevo Mundo.

El 16 de enero la *Niña* y la *Pinta* emprendieron el regreso hacia el Viejo Mundo. Con la ventaja de los vientos a favor llegaron a costas portuguesas el 4 de marzo. Mucho tuvo que negociar Colón con el rey Juan II para conseguir que le dejaran regresar a España, pues tenía que dar cuenta de sus hazañas a los Reyes Católicos, los únicos que habían patrocinado su expedición. Lo lograría el 15 de marzo, 32 semanas después de su partida.

No sería el único viaje que Colón realizaría al nuevo continente, navegó hasta sus costas en tres ocasiones más:

En el segundo viaje zarpó del puerto de Cádiz el 25 de septiembre de 1493 con 17 naves y desembarcó en la isla de Puerto Rico el 19 de noviembre de ese mismo año. Tras conquistar varios territorios, regresaría a España el 11 de junio de 1496.

En el tercero partiría desde Sanlúcar de Barrameda el 30 de mayo de 1498. Fue una expedición algo más modesta, tan sólo seis barcos que arribarían a la isla de Trinidad el 31 de julio. Tras recorrer varios territorios inexplorados y alcanzar la desembocadura del río Orinoco, regresaría a La Española. En aquella isla descubrió que los españoles que allí se habían asentado lo acusaban de engañarlos y de haberse inventado unas riquezas inexistentes. Al final los reyes tuvieron que mandar un emisario, Francisco de Bobadilla, que apresó a Colón y a sus hermanos y los embarcó, cargados de grilletes, para devolverlos a España, donde recuperarían su libertad aunque no su prestigio.

El cuarto y último viaje lo realizó desde el puerto de Cádiz el 11 de mayo de 1502. Colón y sus hombres arribarían a los actuales territorios de Panamá, Costa Rica, Nicaragua, Honduras y Colombia. También descubriría las islas Caimán y pondría nombre a la isla de la Tortuga. Finalmente regresaría a Sanlúcar de Barrameda dos años después.

El final de un gran marino

El almirante Colón regresó a España el 7 de noviembre de 1504. Se encontraba ya con la salud debilitada y los numerosos enfrentamientos con el rey Fernando, al que suplicaba intentando conseguir los derechos prometidos, no contribuían a su recuperación. El marino se instaló en un convento franciscano y redactó su testamento, en el que solicitaba ser enterrado en la isla de La Española (hoy en día Santo Domingo), la primera posesión a la que arribaron sus barcos. Esta última voluntad no se pudo cumplir al sorprenderle la muerte en Valladolid el 20 de mayo de 1506.

Fue enterrado en esa misma ciudad ante la negativa de los Reyes Católicos de conceder el traslado de sus restos a Santo Domingo. Posteriormente fue trasladado al monasterio de la Cartuja en Sevilla, aunque su hijo Diego, tras 31 años de lucha, consiguió que los restos de su padre fueran enterrados en Santo Domingo. Allí descansó hasta que las revueltas provocadas por los franceses en las islas aconsejaron que el cuerpo del almirante fuera trasladado a La Habana en 1795. No sería el descanso definitivo del marino, pues la pérdida de la isla en 1898 provocó que de nuevo sus restos acabaran en Sevilla, desencadenándose una gran pugna por conocer con exactitud dónde estarían los restos de Cristóbal Colón, que se

imaginan al menos distribuidos entre Santo Domingo y Sevilla.

OTROS FAMOSOS NAVEGANTES

La noticia del descubrimiento de un nuevo continente se extendió por todos los rincones de la Península. No se hablaba de otra cosa en las tabernas, las posadas o las plazas. Corrían por doquier decenas de historias de marinos que habían regresado de las nuevas tierras cargados de riquezas. Nadie hablaba de las fatigas, ni de la cantidad de tripulantes muertos en el penoso viaje, lo que hizo que América y el Nuevo Mundo fueran considerados como un paraíso cargado de tesoros esperando a que alguien llegara a conquistarlos. Fueron centenares los marinos que emprendieron la terrible travesía hasta los territorios del otro lado del océano en busca de fama y riquezas, y muchos consiguieron hacerse un hueco importante en la historia. No todos están en esta selección, pero sí los que a mi entender han dejado una historia curiosa que poder relatar.

Juan de la Cosa (?-1510)

Todavía quedan dudas sobre el origen y la fecha exacta del nacimiento de este famoso marino y cartógrafo, aunque todo apunta a que nació en Santoña (Cantabria) y a que obtuvo su experiencia marinera recorriendo el mar Cantábrico y la costa occidental de África.

Algunas crónicas aseguran que trabajó como espía en Portugal, recabando información para la corona española, pero de lo que no hay duda es de que en 1492 residía en el Puerto de Santa María, que poseía una nao a la que llamaban *La gallega* y que recibió la oferta de Colón de acompañarlo en su primer viaje al Nuevo Mundo. Su nao se rebautizaría con el nombre de *Santa María* y su nombre ocuparía un puesto de privilegio en la historia.

Juan de la Cosa acompañó a Colón en dos ocasiones al Nuevo Mundo (aunque algún historiador defiende que fueron hasta tres) y realizó un total de seis viajes a las lejanas tierras. Entre las muchas ocupaciones y cargos que le asignó la corona española tendríamos que destacar el de alguacil mayor de Urabá y el de responsable de la vigilancia de las costas españolas.

En 1509 Juan de la Cosa realizó su último viaje hasta el Nuevo Mundo. Partió junto con su familia rumbo a Santo Domingo al

mando de un navío y dos bergantines. En las nuevas tierras y junto a su compatriota Alonso de Ojeda se enfrentó, en contra de su voluntad, con algunas tribus indígenas. La lucha fue encarnizada y los indígenas, superiores en número, comenzaron a rodear a un buen grupo de españoles, entre los que se encontraba De la Cosa. La batalla no cesaba y las bajas españolas eran numerosas. Una flecha envenenada se clavó en el cuerpo del marino español, que fallecería instantes después.

Aparte de haber sido uno de los tripulantes que regresaron del primer viaje al Nuevo Mundo, Juan de la Cosa dejó también un gran legado cartográfico, aunque la mayor parte ha desaparecido. Su obra más importante se encuentra hoy en día en el Museo Naval de Madrid. Se trata de un mapamundi que realizó en el año 1500 mientras residía en el Puerto de Santamaría. Un dibujo de forma ovalada, realizado sobre una gran hoja de pergamino con la particularidad de que representa con gran exactitud multitud de puntos geográficos, como las Indias Occidentales o las Antillas.

Américo Vespucio (1451-1512)

El nombre de este marino florentino sirvió para bautizar los territorios que descubrió Colón en 1492 y que en un principio el navegante confundiría con las Indias. De hecho, la nueva tierra conquistada fue llamada también con muchos otros nombres: «Nuevo Mundo», «Indias» «Vera Cruz»...

Américo pertenecía a una familia acomodada relacionada con el influyente apellido de los Médici. Curiosamente, y a pesar de sus logros náuticos, Américo no se embarcó hacia el Nuevo Mundo hasta los 40 años. Hasta ese momento había viajado a París como ayudante de cámara de su tío y trabajado en diversos cargos relacionados con la administración y la contabilidad de empresas, aunque se había formado también en astronomía, cosmografía y geografía.

Con el tiempo Américo se trasladaría a Sevilla para encargarse personalmente de los negocios de la familia Médici, centrándose en el armado y aprovisionamiento de barcos; de hecho, conocería y entablaría amistad con Cristóbal Colón gracias a que fue él quien se encargó de abastecer los barcos con los que el marino realizaría varios de sus viajes al Nuevo Mundo.

Vespucio recibió ofertas para sus proyectos tanto del gobierno castellano como del luso, e incluso llegó a realizar uno de ellos bajo

bandera portuguesa, aunque algunos piensan que fue un encargo de los reyes españoles que utilizaron al marino como espía para conseguir información de la Marina rival. Realizó hasta seis viajes al Nuevo Mundo. En una de sus travesías observó que las tierras que se descubrían no eran una prolongación de la Península asiática, como promulgaba Colón, sino un nuevo continente. Así se lo hizo saber a Lorenzo di Pier Francesco de Médici en una carta que se publicaría con posterioridad en París con el título de «Mundus Novus».

Y el «Nuevo Mundo» se bautizó como «América»

Curiosamente esta correspondencia llegaría a manos de un joven geógrafo llamado Martin Waldseemüller que, junto al dueño de una imprenta, un francés de nombre Gauthier Lud, en 1507 decidió reeditar el libro *Cosmografía de Ptolomeo,* sin duda la obra geográfica de referencia en aquella época. Al libro había que realizarle numerosos cambios provocados por los últimos descubrimientos.

Finalmente el 25 de abril de 1507 publicaron *Cosmographiae Introductio,* una obra de 52 páginas en la que aparecían los mapas de los nuevos territorios conquistados y en la que se bautizó al «Nuevo Mundo» con el nombre de «tierras de Americus» o «América», sumando así un nuevo continente a los tres conocidos en aquel momento.

Vasco Núñez de Balboa (1475-1519)

Este navegante, descendiente de los señores del castillo de Balboa (León), puede ser considerado el primer europeo que divisó el océano Pacífico desde su parte más oriental, y el primero que fundó una ciudad permanente en el Nuevo Mundo, a la que bautizó con el nombre de Santa María de la Antigua del Darién.

En 1511 Balboa recibió el nombramiento de gobernador. A partir de ese momento se dedicaría a descubrir y conquistar nuevos terrenos para la corona española. Su legado más importante fue divisar en 1513 el que en un primer momento sería llamado «Mar del Sur» y que hoy conocemos, gracias a Magallanes, como océano Pacífico.

Vasco Núñez de Balboa no sólo tuvo que enfrentarse a los

indígenas, también entre sus compatriotas hubo grandes disputas. Sus principales enemigos fueron Martín Fernández de Enciso, Diego de Nicuesa o Francisco Pizarro, que sería el que lo apresaría acusándolo de querer usurpar el poder a Pedro Arias de Ávila (su suegro en aquel entonces).

Finalmente Balboa fue juzgado y condenado a pena de muerte. La ejecución se llevó a cabo el 15 de enero de 1519. La cabeza de Núñez de Balboa rodó por el patíbulo tras un certero hachazo de su verdugo. Junto a él también fueron decapitados varios de sus hombres: Fernando de Argüello, Luis Botello, Hernán Muñoz y Andrés Valderrábano, acusados de cómplices. Sus cabezas fueron expuestas durante varios días como advertencia para el resto de los colonos.

Vasco de Gama (?-1524)

Son varias las fechas que se manejan para el nacimiento de este navegante y explorador, uno de los viajeros más importantes que ha dado Portugal a la historia. Algunos estudiosos apuntan la fecha de 1460, otros en cambio se decantan por la de 1469; en lo que no hay duda es en el lugar de su nacimiento: Sines, en la costa suroeste de Portugal.

Su familia gozaba de una buena reputación en la corte y eso benefició a la formación del joven Vasco de Gama, que desde temprana edad pudo dedicarse a lo que más le gustaba: la navegación. Participó en varias expediciones que partieron hacia la costa africana y adquirió gran soltura y experiencia en las artes marítimas, a las que añadió conocimientos en matemáticas, geografía y astronomía.

Un suceso marcó sin duda el futuro del gran navegante. Los franceses habían apresado un barco portugués y el rey necesitaba que se vengara aquella ofensa. Juan II, rey de Portugal, encargó al marino aquella arriesgada tarea. Vasco de Gama cumplió la misión con una gran eficacia, lo que propició que tras la muerte de su progenitor tomara el mando de una expedición que Manuel I había encargado a su fallecido padre y también experto marino Esteban de Gama. La idea del monarca era que se realizara un viaje a la India bordeando el continente africano para hacerse con el control de la ruta de las especias y así recortar los triunfos de la Armada española.

Así se hizo, y el 8 de julio de 1497 Vasco de Gama partió desde

el puerto de Lisboa rumbo a las Indias. A pesar de no ser una gran expedición (tan sólo unos 200 marinos y tres barcos) consiguió que lo acompañaran algunos de los pilotos más experimentados de la época.

Fueron muchas las vicisitudes que tuvieron que superar a lo largo del camino. La expedición no estaba bien planeada y muy pronto los víveres comenzaron a escasear. Tampoco se llevaron regalos para canjear con el suficiente valor como para que al realizar el «trueque» los gobernantes locales se quedaran satisfechos. El hambre y el escorbuto hicieron mella en la tripulación, una situación insostenible que propició que se manifestara la intransigencia y la falta de diplomacia de Vasco de Gama, que comenzó a ganar fama de violento y déspota. Las noticias sobre los malos modos del marino corrieron como la pólvora a lo largo de los poblados indígenas. Ningún jefe tribal quería negociar con el bárbaro llegado de la otra parte del mundo. Esta circunstancia adversa los obligó a realizar por la fuerza los aprovisionamientos en tierra, aumentando, en cada parada, la mala fama del marino.

Por fin, y tras muchas batallas y penalidades, llegaron a las Indias, donde permanecieron cuatro meses. A pesar de su negligencia Vasco de Gama terminó cargando los barcos con valiosas especias, y regresó a Portugal con el premio de haber inaugurado una nueva ruta hacia Asia y las islas de las especias. Pero el regreso no fue fácil. Tardaron tres meses en realizar el camino de vuelta y fueron tantos los hombres que perdieron durante el trayecto que se vieron obligados a quemar una de sus naves y repartir los pocos tripulantes que quedaban en las dos restantes.

La gloria llegó y Vasco de Gama fue nombrado «Señor de la Conquista, Navegación y Comercio de Etiopía, Arabia, Persia e India», «Almirante de los Mares de la India», «Primer conde de Vidigueiray» y con posterioridad «Gobernador y segundo Virrey de la India Portuguesa», aunque sólo pudo ejercer su cargo durante un mes. Falleció en la ciudad de Cochin en la víspera de la Navidad de 1524.

Francisco Pizarro (1478-1541)

Este explorador extremeño nacido en Trujillo (Cáceres) será recordado por haber conquistado los territorios que hoy conocemos

como Perú.

A pesar de que su vida como marino comenzó muy joven acompañando a su padre en diversas campañas, no realizó su primer viaje hacia el Nuevo Mundo hasta 1502. Su idea primigenia era afincarse como colono, aunque su carácter inquieto hizo que se enrolara como expedicionario; primero con Alonso de Ojeda, abriéndose camino hacia América Central, y luego con Vasco Núñez de Balboa, poniendo rumbo hacia el Pacífico.

Sus primeros años en Panamá, ciudad en la que estuvo como regidor, encomendero y alcalde, fueron tranquilos. Mientras su patrimonio iba aumentando, en su cabeza no paraba de dar vueltas a la idea de descubrir nuevos territorios. Eran muchas las personas que aseguraban la existencia de grandes cantidades de oro en una zona habitada por los indígenas incas. Finalmente decidió asociar su fortuna con la de Diego de Almagro y poner en marcha dos expediciones hacia tierras incas, que se culminaron sin éxito. En el segundo intento sus tropas se sublevaron debido al sufrimiento y a las penalidades a las que fueron sometidas. A Pizarro no le quedó otro remedio que desenvainar su espada y marcar una línea en la arena... «Por este lado se va a Panamá, a ser pobres, por este otro al Perú, a ser ricos; escoja el que fuere buen castellano lo que más bien le estuviere», gritó el trujillano, temeroso de que nadie atravesara la delgada línea. Doce valientes dieron el paso. Con ese insignificante ejército Pizarro exploraría parte de la región de América del Sur que después se denominaría Perú.

La falta de financiación para una nueva expedición hizo que Pizarro regresara a España a fin de explicarle al rey Carlos I sus intenciones para conseguir más medios. El rey, seducido por el oro que se podía obtener, procuró todo lo necesario para que Francisco Pizarro volviera a partir, esta vez con 180 hombres y 37 caballos.

De nuevo retornó Pizarro a tierras incas con el objetivo de conquistar todos aquellos terrenos para la corona española, aunque las relaciones con Almagro estaban ya bastante deterioradas. Después de varias batallas con tribus locales logró aliarse con la nobleza inca. Estas tribus guerreras lo ayudarían a terminar de realizar la conquista de Perú, en primer lugar en Cuzco y finalmente en Lima.

La pelea por el dominio de Cuzco hizo que Almagro y Pizarro se enfrentaran en la batalla de las Salinas. Los dos ejércitos españoles se batieron cuerpo a cuerpo, quedando vencedoras de la contienda las tropas al mando de Pizarro. Don Diego de Almagro sería detenido y procesado. Fue condenado a la pena de muerte, que

ejecutaría personalmente Hernando, hermano de Pizarro, en la Plaza Mayor de Cuzco.

Aquí no acabaron las disputas. Los partidarios de Almagro se reagruparon bajo las órdenes de su hijo, Almagro el Mozo, que tramaba la venganza de su padre. El 26 de junio de 1541 Almagro entró con alguno de sus hombres en el palacio de Francisco Pizarro en Lima. Allí le asestó una estocada que le atravesó la garganta, dejando restaurado el honor de don Diego de Almagro.

MAGALLANES Y JUAN SEBASTIÁN ELCANO, LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO

Si pensamos en el glorioso navegante que realizó la primera vuelta al mundo, automáticamente aparecerá en nuestra mente la imagen de Juan Sebastián Elcano; aunque es cierto, no deberíamos olvidarnos de Fernando o Hernando de Magallanes, que fue el impulsor de ese heroico viaje que jamás podría culminar, y que acarrearía la fama y el reconocimiento a su segundo, Juan Sebastián Elcano.

Fernando Magallanes fue un marino portugués al servicio de la corona española. Adquirió experiencia en el mar a bordo de una expedición portuguesa, cuando aún era muy joven, en un viaje a la India, donde consiguió una valiosa información: había unas islas a las que llamaban «Molucas» cargadas de multitud de especias diferentes. Conquistar aquellos exóticos parajes se convirtió en una obsesión para Magallanes, que estaba convencido de que la India no debía de encontrarse muy lejos de las tierras americanas conquistadas por Colón. Si se partía de la acertada hipótesis del descubridor de América de que la Tierra era una esfera, y teniendo en cuenta las distancias que hasta ese momento se habían manejado, la teoría de Magallanes no era muy descabellada.

Al igual que Colón, el marino propuso en un principio su plan a la corona portuguesa, que lo rechazó. Por eso decidió presentarlo, como otros navegantes habían hecho con anterioridad, ante la corte del rey Carlos I. Magallanes convenció al monarca al asegurarle que aquella ruta por el oeste sería más corta y sobre todo más segura, aunque la razón por la que el rey español aprobó la expedición se debió principalmente a que, según las estimaciones del marino, las islas a conquistar se encontraban dentro de la parte española del mundo que nos habían asignado después del famoso tratado de Tordesillas, firmado el 7 de junio de 1494 por Juan II (rey de Portugal) e Isabel y Fernando (reyes de Castilla y Aragón),

evitándose así cualquier tipo de confrontación con Portugal o Inglaterra.

Se inicia la expedición

Todo estaba preparado para que Magallanes dirigiera la expedición rumbo a las Molucas. Cinco navíos y 270 hombres se preparaban en Sevilla para partir mar adentro. Magallanes estaba al frente de la nave *Trinidad*; las otras cuatro llevaban los nombres de *Victoria*, *Santiago*, *San Antonio* y *Concepción*, y también estaban capitaneadas por marinos importantes, como los españoles Juan de Cartagena o Juan Sebastián Elcano. El 10 de agosto de 1519 se puso rumbo hacia el Nuevo Mundo con la intención de encontrar un paso que los llevara a las Indias Orientales, navegando siempre por aguas españolas. Su destino: llegar a la ansiada «Isla de las Especias».

Tras abastecer la flota con todo lo necesario en Canarias, se puso rumbo hacia Sudamérica, donde arribarían a las costas de lo que hoy sería Brasil para terminar descendiendo hacia el sur, en busca del paso que debía conducirlos hacia el océano Pacífico. Explorando la costa llegaron hasta lo que en la actualidad conocemos como «la Patagonia». El invierno austral obligó a la flota a refugiarse unas cuantas semanas en el puerto de San Julián, a la espera de una mejor situación climatológica.

Las condiciones a las que se tuvo que enfrentar la tripulación fueron realmente duras durante aquel gélido invierno austral. La moral de los marinos estaba por los suelos después de casi un año de navegación sin apenas haber tocado tierra firme, con hambre y fatiga, sin apenas provisiones y sin haber conseguido las riquezas prometidas. El malestar propició un intento de motín encabezado por los capitanes Mendoza y Quesada, a los que Magallanes consiguió apresar y ejecutar, acabando así con la rebelión.

Después de nueve meses agónicos y tras haber perdido varios hombres y una nave, Magallanes proseguía recorriendo la costa, obsesionado con el paso que lo llevaría a las Indias. Unas semanas más tarde su sueño se hizo realidad al descubrir el paso que bautizaría como «de todos los Santos» y que hoy en día conocemos como de «Magallanes». Tras una navegación dura y complicada por el laberíntico estrecho, los navíos españoles llegaron al océano Pacífico. Para entonces sólo quedaban tres naves. La tripulación del *San Antonio*, cansada, se sublevó en bloque y escapó rumbo a España.

A partir de ese momento la navegación se calmó y entraron en un mar de tranquilas y apacibles aguas (de ahí el nombre de Pacífico para ese océano). Los días se iban sucediendo y cada vez quedaban menos provisiones en los tres barcos. Los cálculos de Magallanes no habían sido muy acertados y lo que él había imaginado que sería un pequeño mar era en realidad un inmenso océano. Pronto se agotarían los alimentos frescos y la hambruna y el escorbuto empezaron a hacer mella en la mermada tripulación. Debieron de ser días terribles que hemos conocido gracias a los escritos del cronista de la expedición, Antonio Pigafetta, que así lo dejó reflejado en uno de sus diarios de a bordo:

«El miércoles 28 de noviembre de 1520 salimos de este estrecho y entramos en el mar Pacífico. Pasamos tres meses y 20 días sin provisiones de ninguna clase. Comíamos galletas, pero en realidad ya no eran galletas, sino más bien polvo de galletas con montones de gusanos, ya que éstos se habían comido la mejor parte de aquéllas. Hedía intensamente a orina de ratón, bebíamos agua amarilla, podrida desde hacía ya muchos días, y comíamos ciertas pieles de buey (puestas sobre el mástil mayor con el fin de proteger las jarcias) durísimas a causa del sol, de la lluvia y del viento. Las dejábamos por cuatro o cinco días en el mar y luego poníamos un trozo sobre las brasas y así las comíamos, e incluso muchas veces probamos también aserrín de tabla. Los ratones se vendían a medio ducado. Pero por encima de todas las calamidades, ésta era la peor: a algunos se les inflamaban las encías tanto de los dientes de arriba como de los de abajo, entonces no podían comer de ninguna manera y morían a causa de esto...».

Finalmente, el 6 de marzo de 1521, llegaron a las islas Molucas. Los tripulantes de los tres barcos comenzaron a comerciar con los indígenas y a cargar las naves con especias y provisiones necesarias para continuar su hazaña. A la vez, Magallanes intentaba convertir al cristianismo a los líderes locales, aunque una revuelta entre uno de los pueblos sometidos hizo que el portugués tuviera que enfrentarse con las armas a sus rivales. Tras una dura batalla, Magallanes y 30 de sus hombres perdieron la vida. Los marinos que lograron sobrevivir eligieron a Juan Sebastián Elcano como comandante de lo que quedaba de expedición. Su primera decisión fue hundir la *Concepción*, pues los pocos hombres que quedaban eran insuficientes para gobernar tres naves.

Los dos barcos que quedaron continuaron la marcha parando en algunas islas para cargar más mercancías. Pronto las naves iban repletas de nuez moscada, clavos de olor, pimientos, cocos y

decenas de ricas especias tan apreciadas en el Viejo Mundo. En una de las maniobras la *Trinidad* sufrió una fisura que hizo que las embarcaciones se tuvieran que separar. Juan Sebastián Elcano, partió al mando de la nave *Victoria* hacia el oeste, en dirección al cabo de Buena Esperanza, con 50 hombres de tripulación.

El camino de regreso a casa tampoco fue fácil. De nuevo tuvieron que enfrentarse a la hambruna y a las enfermedades. Antes de llegar al cabo de Buena Esperanza ya habían fallecido 20 marineros y otros 13 fueron abandonados como rehenes en las islas de Cabo Verde al haber intentado hacerse por la fuerza con el botín que se guardaba en las bodegas (26 toneladas de especias).

El 6 de septiembre de 1522, tres años y 27 días después de la partida, llegaron solamente 18 navegantes a la bahía de Sanlúcar, tras haber recorrido más de 14.000 leguas. Juan Sebastián Elcano se llevaría la gloria de ser el primer marino en dar la vuelta al mundo. Con el tiempo regresarían otros cuatro hombres de los 55 que tenía la nave *Trinidad*.

Después de muchas disputas Portugal se hizo con el dominio de las islas Molucas, mientras que los españoles nos quedamos con el gobierno de las Filipinas.

Juan Sebastián Elcano siguió navegando. El rey Carlos I, en premio a su hazaña, le concedió como escudo una esfera del mundo con una inscripción en latín: *Primus circumdedisti me* («El primero que dio la vuelta»). El marino vasco falleció el 4 de agosto de 1526 a bordo de la nao *Victoria* mientras participaba de nuevo, junto a García Jofre de Loaisa, en una expedición a las Molucas.

FRANCIS DRAKE, «EL PIRATA» (1543-1596)

Es posible que la historia no haya hecho justicia a este navegante y descubridor inglés, conocido tan sólo por su fama como cruel pirata.

Drake nació en el seno de una familia numerosa y anglicana que fue expulsada de su ciudad por los católicos, un hecho que marcaría su vida. Ser sobrino de armadores le dio la oportunidad de entrar en varias expediciones, e incluso llegó a América en 1566. En un segundo viaje a los nuevos territorios, Drake capitaneó un pequeño buque que fue atacado por los barcos españoles. En aquellos momentos, y a pesar de haber una tregua formal entre los dos países, no cesaban los incidentes armados entre ambas potencias. Consiguió huir y regresar a Inglaterra decidido a vengar aquella

afrenta. Intentó que el gobierno británico le ayudara en su aventura, pero los ingleses no le concedieron la ayuda solicitada, temerosos de más enfrentamientos con los barcos enemigos. Finalmente partió en solitario y comenzó a navegar, buscando su presa entre las decenas de barcos españoles que regresaban del Perú cargados de plata. Tras varios intentos fallidos al fin logró su venganza: apresar un navío español y hacerse con un buen botín.

Después de servir a la corona británica en su guerra con Irlanda y tras varias victorias, conseguiría que la reina Isabel I lo apoyase en su proyecto de saquear las posesiones españolas en el Pacífico. Para ello se le asignó una flota con cuatro barcos y más de 200 marinos. Su asedio a la flota de España lo llevaría desde México a California, cruzaría el Pacífico hasta Filipinas, pasando por la India y por África, completando así una vuelta al mundo.

Aquellos triunfos convencieron a la reina Isabel I de que debía nombrarlo caballero, y así lo hizo personalmente, pero varios desastres en algunas campañas posteriores hicieron que sir Francis Drake fuera apartado durante un tiempo del mar, y nombrado alcalde de Plymouth, donde viviría tranquilo durante unos cuantos años en la abadía de Buckland que finalmente compraría con los tesoros conseguidos.

Poco duraría la paz del marino. En 1585, deseosa de hostigar al rey español Felipe II, la reina decide poner al mando de una gran flota al famoso capitán Hawkins y a Drake. Cada uno capitanearía un navío real y cerca de 20 barcos con más de 2.300 hombres.

En ese momento comenzó a incrementarse la fama de Drake como pirata sanguinario. Sus desmanes empezaron en Vigo, siguieron en Canarias y terminaron en los territorios españoles en las Américas. Llegó a enfrentarse a la legendaria Armada Invencible capitaneada por Alfonso Pérez de Guzmán. El enfrentamiento se saldó con 63 buques españoles perdidos en el combate. Un terrible desastre para nuestra Armada que sirvió para que se desatara la guerra contra Inglaterra, pasando así sir Drake de ser un pirata a ser un corsario de la Armada inglesa, protegido y laureado por la corona británica.

Drake intentaría sin éxito tomar La Coruña, Lisboa e incluso Las Palmas, que resistieron con fiereza el asalto enemigo. Se trasladó hasta Panamá, donde continuó hostigando los intereses españoles. Tras varios años de saqueos y abordajes Drake contrajo la disentería y falleció el 28 de enero de 1596 frente a las costas de Portobelo, en Panamá. Su cadáver fue depositado en una caja de plomo y arrojado a las aguas de la bahía. Su muerte puso fin a uno de los

peores enemigos de la Marina española.

JAMES COOK (1728-1779)

Mucho hay que decir de este navegante «hecho a sí mismo» que con sus tres grandes viajes recorrió una distancia equivalente a la que separa la Tierra de la Luna.

Cook nació en el condado de Yorkshire. La suya era una familia humilde de cinco hermanos. Pronto tuvo que abandonar la escuela para trabajar en diferentes ocupaciones. Su capacidad para aprender hizo que pasara por varios empleos hasta que con 18 años comenzó a navegar como aprendiz, adquiriendo conocimientos de astronomía y matemáticas. Después de unos cuantos años navegando, sobre todo por el mar del Norte, decidió alistarse en el ejército, tras ser laureado durante la Guerra de los Siete Años por su destreza en la topografía y en la cartografía, ascendió rápidamente hasta que le encargaron dirigir una expedición que estaban preparando la Marina británica y la Royal Society con el objetivo de observar el tránsito de Venus para calcular con mayor precisión la distancia entre la Tierra y el Sol.

Para llevar a cabo la aventura pusieron a disposición de Cook una nave habilitada para la expedición a la que bautizaron como *Endeavour* y una tripulación de casi 100 personas; también contó con la ayuda de Joseph Banks, un aristócrata apasionado de la historia natural y al que debemos el descubrimiento de cientos de plantas nuevas. Pero no fue ese el único objetivo de Cook, con el tiempo también se le encargó la misión de buscar en el Pacífico la que había sido denominada «Tierra Australis». Este trabajo lo realizaría en un total de tres viajes, en los que descubriría un gran número de islas desconocidas (entre ellas Australia, Nueva Zelanda o Hawái).

Cook recorrió muchos kilómetros y sus viajes fueron fuente inagotable de conocimiento en áreas como la zoología, la botánica, la fauna y la flora. Por otro lado, la cartografía que fueron realizando de todas las costas por las que pasaron resultó muy útil para posteriores expediciones. Cook llegó incluso a estar a menos de 70 millas del continente antártico sin él saberlo, porque la espesa niebla lo alejó de aquellas lejanas y aún desconocidas tierras. Finalmente, y al igual que le sucediera a Magallanes años atrás, James Cook moriría en un enfrentamiento con una tribu indígena. Cayó en una playa de Hawái mientras huía en un bote hacia su

barco. La lanza de un indígena le atravesó el cuerpo. Pero este marino británico nos dejó todas sus andanzas en varios libros que en España se han publicado bajo el nombre de *Los tres viajes alrededor del mundo, diarios de 1768 a 1780*.

JAMES BRUCE (1730-1794)

Curiosa historia la de este gentilhombre escocés que llegó a recorrer el río Nilo buscando, como muchos más exploradores harían después, su nacimiento. Y es posible que comenzara su aventura tras una desgracia familiar: su mujer, hija de un rico mercader de vinos londinense, murió a los pocos meses de casarse con él, lo que provocó que James partiera rumbo a un viaje por tierras europeas para interesarse por otras culturas y de este modo intentar olvidar el terrible suceso vivido.

Es posible que su familia influyera para que James Bruce fuera nombrado cónsul en Argelia, cargo que aceptó sabiendo que podría ser un buen comienzo para sus futuras expediciones. Debía de ser extraño para los argelinos ver a este curioso escocés de casi dos metros de altura (un gigante para la época), largas melenas pelirrojas y un carácter irascible.

Los años como cónsul no fueron fáciles debido a que el rey de Argelia, un terrible déspota acostumbrado a tratar con piratas y que no respetaba las mínimas normas diplomáticas, le hizo la vida imposible. Cuando le relevaron de su cargo partió hacia el norte de África, donde visitó Trípoli, Siria, Creta y Chipre hasta que se encaminó rumbo a Egipto, con la obsesión de montar una expedición hasta las fuentes del Nilo, que él pensaba se encontrarían en Abisinia (Etiopía).

Preparó su viaje junto a su mayordomo y a un gran pintor italiano que le hacía de secretario, Luigi Balugani, que además le dibujaría las ilustraciones de los lugares más sugerentes que se encontraran en la ruta que les iba a acercar hasta las fuentes del Nilo Azul. Recorrió Egipto visitando los templos de Luxor y Karnak e incluso llegó hasta el Valle de los Reyes, donde pudo entrar en varias tumbas que lo fascinaron. Llegó hasta Asuán, pero varios conflictos locales hicieron que tuviera que fletar en el mar Rojo un barco que le llevaría finalmente hasta Gondar, la capital de Abisinia.

Mucho tuvo que sufrir para llegar a las fuentes del Nilo y ser el primer europeo en cartografiarlas. Después de haber conseguido su

objetivo comenzó el penoso camino de regreso a casa atravesando Sudán y el desierto de Nubia, donde casi murió de sed, hasta llegar a Asuán y por fin a El Cairo. Todavía le quedaba un largo camino hasta Londres porque antes paró en Italia y Francia, donde, tanto en audiencia con el Papa como en la corte de Luis XV, fue recibido como un héroe.

Una vez en Inglaterra se dedicó a contar sus hazañas, pero como ya había sucedido anteriormente con otros famosos viajeros, sus historias no fueron bien recibidas por los nobles ingleses, que lo tildaron de fantástico y embustero. No creían sus relatos acerca del Arca de la Alianza o de las macabras costumbres que narraba de las tribus que había conocido, como que algunos desayunaban filetes de carne que arrancaban de animales vivos.

Tardó 17 años en escribir sus descubrimientos en cinco volúmenes, que con el tiempo cobraron la importancia que merecían. Se publicaron bajo el título *Travels to Discover the Source of the Nile on the years 1768, 1769, 1770, 1771, 1772 & 1773* y fueron traducidos al francés y al alemán.

Cuando James Bruce tenía 64 años murió de la manera más absurda para un aventurero, al caerse por las escaleras de su domicilio debido seguramente a su exceso de peso.

DAVID LIVINGSTONE (1813-1873)

Habitualmente los grandes descubrimientos y conquistas se han realizado por el deseo de abrir nuevas rutas comerciales o por el afán de aventura. En este caso nos encontramos con un expedicionario cuyo objetivo era simplemente el de predicar y facilitar la labor misionera de su comunidad.

Este explorador y misionero escocés provenía de una familia humilde. Con muchos esfuerzos consiguió graduarse en Medicina por la Universidad de Glasgow, pero sus creencias religiosas lo llevaron a enrolarse en la Sociedad Misionera de Londres. En 1840 y con 27 años fue ordenado sacerdote por la Iglesia protestante y partió como voluntario hacia África del sur.

El joven sacerdote predicó la palabra de Dios durante ocho años, en los que recorrió el sur del continente africano y aún tuvo tiempo para casarse con la hija de unos misioneros escoceses. A partir de ese momento, y con la intención de abrir nuevas rutas para ejercer su labor misionera, se adentraría en el desierto de Kalahari, donde descubrió el lago Ngami y llegó incluso hasta el río Zambeze.

Aunque su mayor logro fue descubrir, en 1855, las cascadas de este río, que los indígenas llamaban «humo que truena», y bautizarlas con el nombre de Cataratas Victoria en homenaje a la reina de Inglaterra.

Viajó a Londres con el propósito de solicitar ayuda económica para sus futuros proyectos y dimitió de la Sociedad Misionera, pero continuó predicando la palabra cristiana y abriendo nuevas rutas. Una nueva expedición lo llevó a explorar la zona comprendida entre el lago Nyassa y el Zambeze. Esta expedición resultó desastrosa, pues en ella fallecerían un buen número de las personas que lo acompañaban, incluidos su mujer, Mary, y su hermano Charles, y fue muy criticada por la prensa inglesa, lo que provocó que Livingstone pasara por grandes apuros para conseguir nueva financiación.

© Agencia Zardoya /Camera Press

A pesar de no obtener todo el presupuesto necesario y de las bajas recientes, el médico y sacerdote decidió continuar con sus exploraciones, esta vez apoyado por la Royal Geographical Society, que le encargó la misión de encontrar las fuentes del Nilo. Partió hacia Tanzania y se adentró por las zonas de los lagos Bangweulu y Moero e identificó erróneamente el río Lualaba, confundiéndolo con el Nilo. A continuación partió hacia el lago Tanganica.

Livingstone estuvo alejado de la civilización durante años. La falta de información sobre su destino llevó al periódico *New York Herald* a organizar una expedición de socorro que dirigiría el reportero Henry Stanley. En 1871 la expedición, compuesta por 192 hombres, la mayoría africanos, consiguió encontrar a Livingstone en las inmediaciones del lago Tanganica. Fue en esa ocasión cuando se pronunció la famosa frase «¿El doctor Livingstone, supongo?».

Stanley y Livingstone decidieron explorar juntos el norte del lago Tanganica, pero cuando Stanley dispuso que era hora de volver a Inglaterra el misionero se negó y separaron sus caminos.

Livingstone continuó con sus exploraciones hasta que, el 4 de mayo de 1873, falleció en Zambia a causa de la malaria y de una hemorragia interna que había sido producida por la disentería. Su cadáver fue secado al sol por los indígenas durante 14 días y trasladado a Inglaterra para su entierro. La leyenda cuenta que antes de trasladarlo enterraron su corazón bajo un árbol en terreno africano alegando que su corazón pertenecía a aquella tierra.

El viaje de David Livingstone terminó el 18 de abril de 1974 cuando fue enterrado en la abadía de Westminster.

ROBERT FALCON SCOTT (1868-1912)

El diario encontrado meses después de la muerte de este capitán de la Royal Navy sirvió para conocer la angustia por la que debieron de pasar Scott y los cuatro hombres que lo acompañaban (Henry Bowers, Edward Wilson, Edgar Evans y Lawrence Oates) en su intento por conquistar el Polo Sur. Una obsesión que llegaría tras haber estado muy cerca de su objetivo en una primera expedición que realizó junto a Ernest Shackleton, el hombre que se convertiría junto con Amundsen en su competencia por alcanzar el gélido sueño.

© M. Usis

A pesar de no tener gran experiencia (él era especialista en torpedos de la Armada inglesa) no se acobardó al ver el anuncio que se publicó en el periódico *Times* para reclutar la tripulación: «Se buscan hombres para un peligroso viaje. Salario reducido. Frío penetrante. Largos meses de completa oscuridad. Constante peligro. Dudoso regreso sano y salvo. En caso de éxito, honor y reconocimiento».

En esta expedición se descubriría el Mar de Ross, una región que Scott y sus hombres bautizaron con el nombre de «Tierra del rey Eduardo VII». En noviembre de 1902 la expedición alcanzaría el punto más austral conseguido jamás por el ser humano hasta esa fecha.

La segunda y última la realizaría entre 1910 y 1912, a bordo del barco *Terra-Nova.* En esta expedición alcanzó el Polo Sur el 17 de enero de 1912, aunque para hablar de ella es necesario conocer también al explorador que le arrancaría su triunfo: Roald Amundsen.

ROALD AMUNDSEN (1872-1928)

Este laureado explorador nació en Borge, Noruega, en el seno de una familia de propietarios de navíos. Era tanta la pasión que

mostraba por las expediciones, los viajes y las conquistas, que se cuenta que con 8 años ya dormía con las ventanas abiertas en pleno invierno para endurecerse y familiarizarse con el frío. Una promesa realizada a su madre tras el fallecimiento de su progenitor fue la causante de que Amundsen estudiara la carrera de Medicina, sin relación con los negocios familiares, aunque a la muerte de ésta cuando él tenía 21 años regresó de nuevo a su sueño infantil: se alistó como marino y comenzó con las expediciones polares.

A los 25 años aquel deseo se hizo realidad cuando participó como primer oficial en una expedición belga a la Antártida. En aquel viaje tuvieron que pasar el largo invierno encallados en el mar helado alimentándose de la carne cruda de los animales marinos, para evitar el escorbuto, y protegiéndose del aire gélido con abrigos confeccionados con piel de foca. Esta aventura le proporcionó a Amundsen una gran experiencia, que sería vital para sus posteriores viajes.

Una nueva aventura lo llevaría en 1903, ya en su propio velero, hasta el Paso del Noroeste, entre los océanos Pacífico y Atlántico, convirtiéndose su expedición en la primera que había logrado recorrer dicho paso. Llegó hasta la región conocida como Gjoa Haven en Nunavut, Canadá, donde convivió durante dos inviernos con las tribus locales aprendiendo sus métodos de supervivencia y la conducción de trineos con perros de tiro.

© Prisma

Comenzó a obsesionarse con la idea de conquistar el Polo Norte, pero tuvo que desistir al adelantarse, el 6 de abril de 1909, el marino americano Robert Edwin Peary. Ya sólo le quedaba un

objetivo: el Polo Sur, y debería de disputárselo a otro marino inglés que también compartía el mismo sueño: Robert Falcon Scott.

La conquista del Polo Sur

En enero de 1911 Robert Scott se dirigía hacia la Antártida a bordo del ballenero escocés *Terra Nova* cuando recibió un molesto telegrama de Roald Amundsen: «Me permito informarle de que el *Fram* se dirige a la Antártida. Amundsen».

Scott conocía bien la valía del expedicionario noruego que ahora se dirigía a bordo del *Fram* hacia la Bahía de las Ballenas, también en la Antártida, a pesar de haber anunciado meses atrás que su intención era realizar una expedición al Ártico. A partir de ese momento comenzó la pugna por conseguir el objetivo de ser el primer hombre en coronar el Polo Sur.

Scott cometería algunos fallos importantes que lo retrasarían en su intento de conquista. No quiso llevar perros de tiro para arrastrar la pesada carga que los acompañaba y prefirió sustituirlos por varios vehículos mecánicos y 17 ponis argentinos. Los motores de los artefactos dejaron de funcionar a los pocos días debido a las bajas temperaturas, por lo que tuvieron que dejar allí abandonada la chatarra metálica. También hubo que sacrificar a los animales por ser incapaces de adaptarse a las duras condiciones que impone el desierto helado. A los pocos días de la partida ya tuvieron Scott y sus hombres que transportar ellos mismos la pesada carga.

Mientras, su competidor Amundsen se dirigía hacia su objetivo con cuatro trineos tirados por perros de raza groenlandesa. La experiencia del noruego hizo que la comitiva avanzara entre la nieve y el hielo sin dificultad. En el trayecto tuvieron que sacrificar a varios de los perros de los que guardaron su carne para el viaje de vuelta. Una sabia decisión que los ayudaría en la conquista. Además, los hombres de Amundsen iban mejor equipados y tenían unas raciones más completas de alimentos.

El viernes 14 de diciembre de 1911 Amundsen y sus compañeros consiguieron el objetivo de alcanzar los 90 grados de latitud sur: el Polo Sur terrestre. Allí estuvieron tres días y regresaron a Framheim, su campamento base. Tardaron 97 días en finalizar su hazaña.

El 18 de enero de 1912 Scott y sus hombres llegaron al Polo Sur y descubrieron, decepcionados, una bandera noruega y una tienda de campaña negra. Dentro, el marino inglés, se encontraría con una

carta de su competidor.

«Querido capitán Scott: Como usted probablemente será el primero en alcanzar este área después de nosotros, le pediría amablemente expedir esta carta al rey Haakon VII. Si usted quiere usar cualquiera de los artículos abandonados en la tienda no deje de hacerlo. El trineo dejado fuera puede ser empleado por usted. Con saludos cordiales, le deseo una vuelta segura. Roald Amundsen».

Exhaustos, desmoralizados y sin prácticamente provisiones, los hombres de Scott comenzaron su regreso con las pocas fuerzas que les quedaban. Evans, que se encontraba herido después de haber tenido una caída, fue el primero en fallecer. Poco después lo haría Oates, que era transportado por sus compañeros tras haber perdido la movilidad de un pie por la congelación. A pesar de haber suplicado que lo abandonaran, sintiéndose una pesada carga, no lo hicieron. Oates abandonó en medio de una terrible ventisca la tienda de campaña en la que sus compañeros se cobijaban con una frase que le haría famoso: «*I am just going outside and may be some time*» («Voy a salir fuera y puede que tarde un rato»). Ese día cumplía 32 años.

Tiempo después, el 12 de noviembre de 1912, una patrulla dirigida por Edwar Atkinson se encontró la tienda de los exploradores enterrada en la nieve; dentro estaban los cadáveres de los tres ingleses. Wilson con las manos sobre el pecho, Bowers dentro de su saco de dormir y Scott, que fue el último en morir, con medio cuerpo fuera de su saco. Junto a los tres cuerpos congelados se encontró el diario del expedicionario inglés. No es de extrañar que alguna de sus frases haya pasado a la posteridad:

«Me gustaría tener una historia que contar sobre la fortaleza, resistencia y valor de mis compañeros que removería el corazón de todos los ingleses. Estas torpes notas y nuestros cuerpos muertos contarán la historia».

Neil Armstrong, el viajero del espacio

El 20 de julio de 1969 una gran parte del planeta se encontraba pegada al televisor observando las evoluciones del módulo lunar *Apolo 11*. Unas imágenes distorsionadas en blanco y negro dibujaron la silueta de un astronauta descendiendo por las escalerillas de la nave: era Neil Armstrong. El mundo entero fue testigo de que este astronauta era el primer ser humano que pisaba el ansiado suelo lunar.

Armstrong nació el 5 de agosto de 1930 en un pequeño pueblecito de Ohio llamado Wapakoneta. La fascinación por los aviones le vendría desde muy pequeño, ya con 6 años realizaría un vuelo a bordo de un aeroplano que le marcaría el resto de su vida. A los 15 ya tomaba clases de piloto de vuelo en un aeropuerto cercano a su domicilio, y se costeaba las clases a fuerza de realizar pequeños trabajos para la comunidad.

Aunque parezca curioso, parte de sus estudios en Ingeniería Aeronáutica fueron costeados gracias a una beca que recibió de la Marina de Estados Unidos. En 1978 cumpliría con sus obligaciones militares en la guerra de Corea, donde pilotaría en 78 misiones de combate desde el portaaviones *USS Essex*.

© COBWX7/©ACI/ALAMY

Hasta 1950 fueron muchas las ocupaciones de nuestro «viajero del espacio»: ingeniero, piloto de pruebas, astronauta..., terminando como piloto de investigaciones en muchos aviones supersónicos, lo que le llevaría a pilotar aviones a reacción, planeadores, helicópteros, cohetes...

Su sueño comenzó a realizarse en 1962 cuando consiguió meterse entre los nueve astronautas que la NASA iba a instruir en el Centro de Vuelos Espaciales de Houston. Después de varios años de

entrenamiento, en 1966 voló en su primera misión espacial como comandante de la *Gemini VIII* y más tarde en la misión que lo catapultaría como uno de los mayores exploradores modernos.

Después de regresar de tan importante viaje Armstrong sería nombrado viceadministrador asociado para la división de Aeronáutica de las Oficinas Centrales de la NASA en Washington. Poco le duró el cargo porque prefirió ser profesor de Ingeniería Aeroespacial en la Universidad de Cincinnati, puesto que abandonaría tras ocho años para, primero ser presidente de la empresa Computing Technologies for Aviation, Inc. y más tarde presidente de una compañía de sistemas electrónicos de Nueva York.

Armstrong dedicó los últimos años de su vida a impartir conferencias sobre el futuro de los vuelos espaciales, aunque fue el astronauta menos mediático. A Neil le encantaba pasar la mayor parte de sus días en la tranquilidad de su casa de campo en Lebanon, Ohio.

Neil Armstrong falleció el 25 de agosto de 2012. Su ya debilitado corazón no pudo hacer frente a la intervención que le realizaron días antes y en la que le practicaron un *bypass* para desbloquear sus arterias colapsadas.

El primer hombre que puso el pie en la Luna fue incinerado y sus cenizas se esparcieron en el océano Atlántico. Su familia organizó una ceremonia privada a bordo del portaaviones *USS Philippine Sea.* La mujer de Armstrong, Carol, estuvo acompañada por el teniente comandante del navío Paul Nagy.

2

Curiosidades geográficas

¡Cuántas discusiones habrán sido provocadas por el desconocimiento! Alguien está en una reunión y deja caer: «Sí, porque estuvimos en la ciudad más poblada del mundo, en...» automáticamente, desde el otro rincón de la sala alguien protesta: «No, la ciudad más poblada del mundo es...». Es cierto que cada día resulta más difícil discutir porque siempre hay alguien del grupo que echa mano a su teléfono móvil o a su *tablet*, entra en Internet y soluciona la disputa.

Este capítulo ha surgido precisamente para aclarar las dudas del lector y para ello he rebuscado en libros, Internet, revistas... Cualquier medio con información ha sido bueno para recopilar decenas de curiosidades geográficas que es posible que desconozca, datos que seguramente le sorprenderán tanto como me han asombrado a mí. Daremos una vuelta por el mundo, parándonos en los detalles más curiosos, y al terminar el capítulo sabremos, por ejemplo, qué montaña es la más alta del mundo, cuál es el río más caudaloso o cuáles son los países más pequeños de la Tierra.

El río más colorido

Para admirar sus múltiples matices deberíamos acudir a Colombia, y más concretamente a la serranía de la Macarena. Justo en el sur de la cordillera se encuentran las aguas de Caño Cristales, el río más colorido del mundo.

El río, que está dentro del Parque Nacional Natural Sierra de la Macarena, es patrimonio biológico de la humanidad, lo cual no es de extrañar a tenor de los colores que se reflejan en el interior de sus aguas: verdes, azules, rojos, negros y amarillos, cinco colores que se manifiestan gracias a la presencia de algas de diferentes tonalidades que hacen de este caño una extraordinaria obra de arte

natural.

Por si esto fuera poco, la serranía de la Macarena posee, entre otras maravillas naturales, 420 especies de aves, 10 de anfibios, 43 de reptiles y ocho de primates.

Los ríos más largos

1. Amazonas (6.868 kilómetros). El Amazonas es el río más grande y largo del planeta, y transporta una quinta parte del agua fluvial que existe. Nace en Perú y atraviesa Colombia y Brasil, perdiéndose en el Atlántico al norte del país brasileño, y en sus aguas conviven más de 1.000 especies de peces diferentes. El primer europeo en descubrirlo fue el español Vicente Yáñez Pinzón, en el año 1500, que lo bautizó como río de «Santa María de la mar dulce» por la gran cantidad de agua dulce que vertía al mar. Con posterioridad, en 1542, lo exploraría Francisco de Orellana, quien estuvo año y medio recorriendo el terreno en una expedición que unió el Pacífico con el Atlántico. Debido a los constantes enfrentamientos que sus tropas mantuvieron con mujeres guerreros fue por lo que el río se rebautizó como Amazonas y no como Orellana, como algunos piensan que se debería haber llamado. Ha habido mucha polémica sobre la longitud de este río y finalmente la Sociedad Geográfica de Lima, apoyada por expertos mundiales, ha determinado que el Amazonas supera en longitud al río Nilo, aunque también hay geógrafos que consideran esta medida algo irreal.

© Sebastián Álvaro

2. Nilo (6.627 kilómetros). Este increíble río es el más largo del continente africano. Tiene dos afluentes principales: el Nilo Blanco, que parte desde Uganda y Kenia, y el Nilo Azul, que lo hace desde Etiopía. Los dos afluentes se juntan en el desierto de Sudán. Atraviesa muchos países africanos: Tanzania, Ruanda, Kenia, República Democrática del Congo, Burundi, Sudán y Etiopía, hasta desembocar en Egipto.

3. Mississippi-Missouri (6.800 kilómetros). Se encuentra en Estados Unidos y es famoso por los barcos de vapor que recorren sus aguas. Tiene su nacimiento en el norte de Minnesota, atraviesa a su paso diez estados americanos (Minnesota, Wisconsin, Iowa, Illinois, Missouri, Kentucky, Arkansas, Tennessee, Mississippi y Luisiana) para desembocar en el Golfo de México, 160 kilómetros río abajo de Nueva Orleans. Lo descubrió en 1541, el conquistador español Hernando de Soto, que lo bautizó como «Gran río del Espíritu Santo».

4. Yangtsé (6.300 kilómetros). Es el río más largo de Asia y discurre en su totalidad por territorio de la República Popular China. Nace en las montañas del Tíbet y desemboca en el mar de la China Oriental. Este río asiático posee la presa más grande del mundo (la presa de las Tres Gargantas), abastece un 40 por ciento del agua utilizada en el territorio chino y riega el 70 por ciento de todas las plantaciones de arroz.

5. Huang He (5.464 kilómetros). Conocido también como «Río Amarillo». Su nombre se debe al color que en algunos tramos adquieren sus aguas, repletas de arena muy fina mezclada con cuarzo, que le dan ese tono amarillento, al que también contribuyen las partículas en suspensión caídas de los cientos de cultivos de maíz que crecen junto al cauce del caudaloso río.

A continuación tendríamos el Obi (5.400 kilómetros), el río más largo de Rusia; el Amur (4.494 kilómetros), que fluye por el noreste de Asia; el Congo (4.380 kilómetros), el mayor río de África central, y el Lena (4.260 kilómetros), que discurre por Siberia.

EL RÍO MÁS CAUDALOSO

El Amazonas es a la vez el más largo y caudaloso del planeta con un caudal que en época lluviosa puede alcanzar hasta los 300.000 metros cúbicos por segundo, lo que equivale a más de lo que transportan el Mississippi y el Nilo juntos. En sus aguas se pueden encontrar más de 3.000 especies de peces, más que en todo el océano Atlántico.

La presa más grande

La presa de las Tres Gargantas se encuentra en el río Yangtsé, el más largo de Asia, a orillas de la ciudad de Yichang, en la parte central de la República Popular China. Su construcción comenzó en 1993, aunque se empezaría a planear muchos años antes, en 1919, y finalizó el 30 de octubre de 2009. En esta presa está ubicada la mayor central hidroeléctrica del planeta.

Esta descomunal construcción posee varios récords: es la presa que más energía genera, con 18.200 megavatios; tiene el embarcadero más largo del mundo, con 113 metros, y ha sido la construcción más cara, con 30.000 millones de dólares.

La segunda presa más grande del planeta es la de Itaipú, construida sobre el río Paraná y que genera una energía 12.600 megavatios. Está regentada por dos países: Paraguay y Brasil.

El lago más profundo

Es el lago Baikal. Para localizarlo tendríamos que viajar hasta el sur de Siberia, cerca de la ciudad rusa de Irkutsk. Fue declarado Patrimonio de la Humanidad por la Unesco en 1996.

Las dimensiones de este lago de agua dulce son impresionantes: 636 kilómetros de largo por 80 de ancho y más de 1.600 metros de profundidad. Para hacerse una idea de su importancia bastaría con decir que contiene una quinta parte del agua dulce del planeta, o que si se llegara a vaciar, todos los ríos del mundo tardarían un año en llenarlo.

Sus aguas siempre han sido cristalinas y célebres por su transparencia, aunque la Unesco está muy preocupada por el impacto que puedan estar teniendo los vertidos de una planta de celulosa cercana al lago. De hecho, el gobierno ruso ha tomado cartas en el asunto y ha prometido acciones enérgicas para evitar la contaminación del famoso Baikal.

El atolón más grande

Un atolón es una isla oceánica formada por corales, habitualmente con forma de anillo o más o menos circular. El atolón más grande del mundo es el Kiritimati, un islote ubicado en el océano Pacífico descubierto en 1777 por el capitán Cook, con una extensión de 642 kilómetros cuadrados, aunque su parte terrestre mide poco más de 320. Como curiosidad cabría destacar que esta isla, junto con Tokelau y Samoa, son las primeras que cada año celebran la llegada del Año Nuevo.

Las cataratas más altas

A todos nos impresionan esas caídas de agua formando saltos con alturas inimaginables. Aquí hemos recogido las más altas del planeta:

1. El Salto Ángel. Esta enorme catarata de 979 metros de caída es la más alta del planeta y se encuentra en el Parque Nacional Canaima (Venezuela). Lleva el nombre «Salto Ángel», con el que es mundialmente conocida, en recuerdo del aviador norteamericano Jimmy Ángel que, tras sobrevolar la catarata, contratado por un supuesto buscador de oro, se posó con su avioneta en la cima.

2. Salto del Tugela. Esta catarata sudafricana mide 947 metros y es una de las más espectaculares gracias a sus cinco tramos de caídas. Para visitarla tendríamos que acudir hasta las Montañas del Dragón, en el Parque Nacional Nata Real. Este salto lo produce la unión de dos grandes ríos sudafricanos: el Orange y el Vaal, que convergen en el río Tugela.

3. Las Tres Hermanas. Esta catarata peruana ocupa el tercer lugar entre las más grandes del mundo gracias a sus 914 metros de altura y 12 de ancho. Son espectaculares sus tres caídas de agua que la convierten en una de las más impresionantes de la Tierra. Está situada en la provincia de Ayacucho (Perú).

El puente más largo

Recientemente se ha inaugurado al este de China el que se considera el puente sobre el agua más largo del mundo, superando

a su antecesor (el Pontchartrain Causeway, Luisiana, Estados Unidos) en cuatro kilómetros. Este impresionante puente mide más 42,5 kilómetros y une el importante puerto comercial de Quingdao con la isla de Huangdao. Para su construcción se han utilizado unos 1.300 millones de euros en lo que ha sido una obra de ingeniería sin precedentes, que ha precisado de la instalación de nada más y nada menos que 5.000 pilares de hormigón sobre la bahía de Jiaozhou, lugar por donde se extiende. Sobre el puente se han diseñado seis carriles por los que podrán circular más de 30.000 vehículos que a diario podrán disfrutar de media hora de viaje sobre las aguas.

El lugar más profundo

Se encuentra a 11.000 metros de profundidad y es una fosa situada en el océano Pacífico. La fosa de las Marianas, que así es como se llama, se halla entre la costa de Indonesia y la de China. Las primeras exploraciones se iniciaron en la década de 1950, pero hubo que esperar hasta el año 1960 para establecer oficialmente su profundidad gracias al batiscafo *Trieste* perteneciente a investigadores estadounidenses.

La montaña más deseada

Si hay una cima que todo alpinista profesional quiere coronar, es posiblemente el Gangkhar Puensum, «el pico blanco de los tres hermanos espirituales». Una montaña situada en la cordillera del Himalaya, entre China y Bután, que ningún montañero ha podido aún escalar, a pesar de que varias expediciones lo han intentado.

El hecho de ser inexpugnable no se debe a su gran altura, porque mide 7.570 metros y ya se han coronado cimas más altas en el mundo. El que nadie haya podido remontar sus paredes en los últimos años es porque en Bután (el país al que pertenece la montaña) está prohibido, desde 1994, escalar montañas superiores a los 6.000 metros por respeto a las creencias religiosas locales. Sólo durante un tiempo, desde 1983 hasta esta fecha, se permitió el acceso a la cumbre y aunque lo intentaron cuatro expediciones ninguna llegó a coronar la cima. En 2003 se prohibió definitivamente el montañismo en todo el país, por lo que escalar esta cima continuará siendo el deseo incumplido de un gran número de montañeros.

1. Everest: 8.848 metros. Es la montaña más alta del planeta sobre el nivel del mar. Se encuentra en la cordillera del Himalaya y pertenece a Nepal. El nombre se lo debe a sir George Everest, un coronel británico, ya que originalmente se le bautizó como monte XV. George Everest fue el geográfo que en 1852 determinó la medida de la montaña y su sucesor en el cargo, Andrew Waugh, fue el que rebautizó la montaña con el nombre de su compañero.

© Sebastián Álvaro

Las primeras ascensiones importantes se realizaron en los años 1921, 1922 y 1924. En esta última los británicos George Mallory y Andrew Irvine ascendieron hasta la cumbre, una expedición de la que nunca regresarían y sobre la que todavía hoy existe gran incertidumbre, ya que no se puede asegurar si coronaron o no la cima. En 1999 apareció el cadáver de Mallory a 8.200 metros de

altitud. La autopsia determinó que había muerto por una caída. Lo que les sucediera desde que fueron vistos por un compañero a unos 8.600 metros hasta que se produjo la muerte continúa siendo en la actualidad uno de los mayores misterios de la historia del alpinismo. La primera ascensión oficial no llegaría hasta 1953, cuando el neozelandés Edmund Hillary acompañado de su sherpa Tenzing Norgay coronó la cima un 29 de mayo.

2. Qogir (K2): 8.611 metros. Es la segunda montaña más alta del planeta. Pertenece al macizo de Karakorum y se puede escalar tanto por su vertiente norte (China) como por su vertiente sur (Pakistán). También se la conoce como «la montaña salvaje» por el alto número de accidentes que han tenido lugar en sus paredes al intentar escalarla. En la actualidad de cada ocho alpinistas que llegan a la cumbre uno no regresa al campamento base, aunque la más peligrosa continúa siendo la del Everest.

© Sebastián Álvaro

3. Kangchenjunga: 8.586 metros. Aunque es la tercera del planeta, es la más alta de India y la segunda más alta de Nepal. La curiosidad de esta montaña es que tiene cinco picos (cuatro por encima de los 8.450 metros); de ahí su nombre, que traducido sería: «Los cinco tesoros de las nieves».

4. Lhotse: 8.516 metros. También está situada en Nepal. Fue bautizada en 1921 por el montañero Howard Bury que al no encontrar un nombre adecuado la llamó «Pico Sur», que en tibetano es *Lhotse*. Esta montaña ha sido la gran olvidada, pues su proximidad al Everest ha hecho que casi todas las expediciones hayan preferido la cima vecina.

5. Makalu I: 8.463 metros. Es una de las montañas más difíciles de escalar debido a sus empinados bordes. Sobre todo el pilar oeste del Makalu que está considerada como una de las rutas más bellas del Himalaya. Se encuentra en la frontera entre Nepal y Tíbet y tiene dos picos algo más bajos: el Makalu II, de 7.678 metros, y el Chomo Lonzo, de 7.818 metros.

Las siguientes montañas más importantes en altura son: el Cho Oyu, con 8.201 metros; el Dhaulagiri, con 8.167 metros; Manaslu I, con 8.156 metros; Nanga Parbat, de 8.125 metros, y el Annapurna I, la décima montaña más alta del mundo, con 8.091 metros. El resto de los 14 «ochomiles» sería el Hidden Peak o Gasherbrum I con 8.068 metros, el Broad Peak con 8.047 metros, el Gasherbrum II con 8.035 metros y el Shisha Paugma con 8.046 metros.

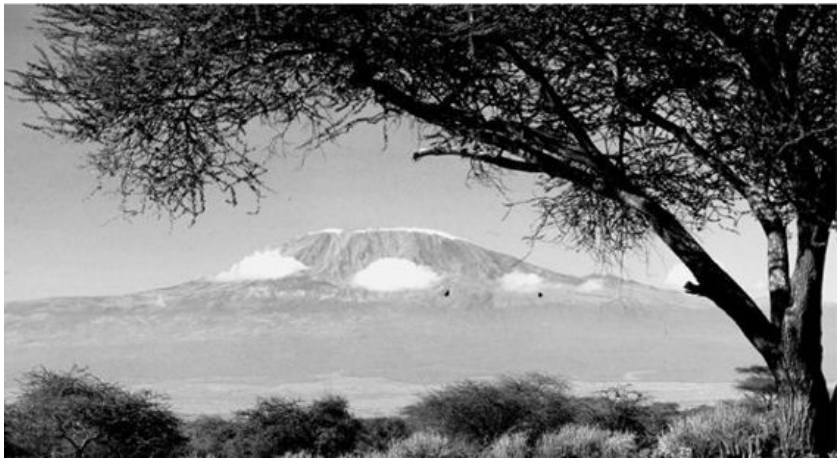
La cordillera más elevada

Tendríamos que viajar hasta el continente asiático para encontrarnos con la imponente cordillera del Himalaya, que se extiende por la India, Nepal, China y Bután y que posee 10 de los 14 «ochomiles» incluido el Everest, la montaña más alta del planeta. En esta impresionante cordillera nacen una gran cantidad de ríos considerados entre los más importantes del mundo, como el Ganges, el Indo, el Yarlung Tsangpo y el Yangtsé.

Los volcanes más importantes

1. El Kilimanjaro. Este impresionante volcán es uno de los más conocidos del planeta. Se encuentra en el parque nacional homónimo en Tanzania y fue declarado Patrimonio de la Humanidad por la Unesco en 1987. Sus dimensiones son extraordinarias: 5.895 metros, lo que lo convierte además en la montaña más alta de África. Sus cimas blancas ya fueron mencionadas en uno de sus libros por el matemático griego

Ptolomeo, quien lo describió como «la montaña blanca» al sur de África.



© Sebastián Álvaro

2. El monte Fuji. Está situado en el Japón central y al oeste de Tokio, desde donde se puede divisar en días despejados. Tiene 3.776 metros de altitud y es, por tanto, el pico más alto del país asiático. A pesar de que su última erupción registrada data de 1707 sigue considerándose como un volcán activo, aunque con un bajo riesgo de erupción.

3. El Krakatoa: 5.548 metros. Situado en Indonesia, este volcán es uno de los más activos. Su erupción más importante tuvo lugar en 1883, entre los meses de mayo y agosto. La explosión con la que inició su actividad hizo que volara casi totalmente la isla en la que se encuentra, produciendo una energía de unos 20 megatones (10.000 veces superior a la generada por la bomba de Hiroshima) y las cenizas del volcán llegaron a alcanzar los 80 kilómetros de altitud.

4. El Popocatépetl. Está en México y es uno de los volcanes más importantes del mundo. Aún está activo. Se encuentra situado entre los estados de Morelos, Puebla y México y tiene forma cónica simétrica. Como curiosidad podríamos destacar que fue ascendido en 1519 por Diego de Ordaz, un capitán al servicio de Hernán Cortés. Tal proeza sería recompensada por Carlos V, quien le otorgaría el derecho a poseer un volcán en su escudo de armas.

Hay muchos más volcanes en el planeta, como el monte Tambora en Sumatra (Indonesia), el volcán Kilauea (Hawái), el

Vesubio en Italia o el monte Etna en Sicilia (Italia), el Ojos del Salado de 6.893 metros, el volcán inactivo más alto del mundo, y el Erebus de 3.794 metros y situado en la Antártida.

Los desiertos más extremos

Los desiertos son zonas terrestres áridas en las cuales las precipitaciones no superan los 250 milímetros al año. Por su extensión destaca el Antártico, situado en el Polo Sur, con 12.393.000 kilómetros cuadrados. Le siguen el del Sáhara, en el norte de África, que se extiende por Marruecos, Túnez, Mauritania, Níger, Libia, Egipto y Sudán, con 9.065.253, y a mucha distancia: el desierto australiano, con 2.330.000 kilómetros cuadrados; el líbico (entre Libia y Egipto), con 1.680.000, y el desierto arábigo, con 1.300.000. También deberíamos destacar el desierto de Gobi, el de Taklamakán y el de Atacama.

Los países más pequeños (en extensión)

— El Vaticano: 0,44 kilómetros cuadrados.
— Mónaco: 1,95 kilómetros cuadrados.
— Nauru: 21,2 kilómetros cuadrados.
— Tuvalu: 26 kilómetros cuadrados.
— San Marino: 61 kilómetros cuadrados.

La ciudad más poblada

Este dato ha sido uno de los más complicados de contrastar debido a que hay varias empresas que se dedican a publicar los censos mundiales y todas tienen cifras muy diferentes. Como la intención de este libro es acercar al lector tan sólo la información más curiosa, he elegido los datos que aporta la empresa Citypopulation (www.citypopulation.de), aunque dependiendo de la fuente consultada seguro que las cifras varían. La lista elaborada en este libro es con información a fecha de abril de 2011. Seguro que, al igual que a mí, los datos te sorprenderán:

© Alberto Granados

1. Tokio (Japón), con 34.300.000 de habitantes (incluidas: Yokohama, Kawasaki y Saitama).

2. Cantón (China), con 25.100.000 de habitantes (incluidas: Dongguan, Foshan, Jiangmen y Zhongshan).

3. Seúl (Corea del Sur), con 24.600.000 de habitantes (incluidas: Bucheon, Goyang, Incheon, Seongnam y Suweon).

4. Delhi (India), con 24.100.000 de habitantes (incluidas: Faridabad y Ghaziabad).

5. Bombay (India), con 23.500.000 habitantes (incluidas: Bhiwandi, Kalyan, Thane y Ulhasnagar).

6. México D. F. (México), con 22.900.000 habitantes (incluidas: Nezahualcóyotl, Ecatepec y Naucalpan).

7. Nueva York (Estados Unidos), con 22.000.000 de habitantes (incluidas: Newark y Paterson).

8. São Paulo (Brasil), con 20.800.000 de habitantes (incluida: Guarulhos).

9. Manila (Filipinas), con 20.200.000 habitantes (incluidas: Kalookan y Quezon City).

10. Este puesto lo comparten dos ciudades con 18.800.000 de habitantes: Yakarta (Indonesia), incluidas Bekasi, Bogor, Depok, Tangerang, Tangerang y Selatan, y la ciudad de Shanghái (China).

La ciudad más antigua

En 1950 se localizó un asentamiento que pronto se hizo famoso internacionalmente por la gran cantidad de objetos que en él se encontraron y por la antigüedad de estos restos que los expertos han catalogado como de los periodos Neolítico y Calcolítico. Desde que en 1961 comenzara a excavar James Mellaart no han parado las investigaciones en torno a la que se ha considerado como la ciudad más antigua del mundo.

En este asentamiento situado cerca de la ciudad turca de Konya se han localizado desde pinturas murales a numerosos utensilios y herramientas destinados al uso cotidiano, como puñales de piedra y hueso, figuras de piedra que representan humanos y animales y otros objetos de sílex, obsidiana, hueso o arcilla.

Como dato curioso podríamos resaltar que había un rasgo que era distintivo de esta pequeña ciudad: las casas no tenían puerta al exterior y se accedía a ellas a través del techo. Los arqueólogos también han destacado que ya se realizaban enterramientos justo debajo de las casas.

Desde 1993 hay un grupo de científicos y arqueólogos trabajando en este asentamiento, dirigidos por el profesor Ian Hodder. Los progresos que se realizan se pueden seguir en su página web: *www.catalhoyuk.com*

La ciudad poblada más antigua

Varias son las ciudades que compiten en ser las más antiguas del mundo y que aún pueden visitarse. Son: Jericó, en Cisjordania, en los territorios palestinos. Esta ciudad situada a orillas del río Jordán es mencionada en los textos bíblicos y se encuentra a unos 27 kilómetros de Jerusalén.

Otra de las ciudades más antiguas del planeta es Damasco, declarada Patrimonio de la Humanidad por la Unesco en 1979.

La mayor parte de los restos que aún se conservan de la antigua ciudad pertenecen al arte islámico, aunque también podemos encontrar algunos vestigios romanos y bizantinos en la que hoy es la capital de la República Árabe de Siria. Entre sus atractivos turísticos más importantes cabe destacar la tumba de Saladino, uno de los mayores gobernantes islámicos y el famoso enemigo al que se enfrentaron los ejércitos europeos en Tierra Santa durante la época de las Cruzadas.

También en Siria se puede visitar Alepo. Su ciudad antigua fue

declarada Patrimonio de la Humanidad por la Unesco en 1986. La ciudad moderna es la segunda más poblada de Siria y se encuentra en el norte del país, en la carretera que une el Éufrates con el mar Mediterráneo.

Otras ciudades que se han de destacar son: Shush, en Irán; Plovdiv, en Bulgaria; Jerusalén, en Israel, o Tiro, situada en el sur del Líbano.

La ciudad más austral

Es posible que pensara que la ciudad más austral del planeta era Ushuaia, la ciudad argentina capital de Tierra de Fuego. Y así fue durante muchos años hasta que, tras un acuerdo, los gobiernos de Argentina y Chile decidieron otorgar la distinción a Puerto Williams, un pequeño emplazamiento chileno, situado en la orilla sur del canal Beagle que en la actualidad está poblado por unos 2.500 habitantes.

Los rascacielos más altos

Algunos de los rascacielos más altos, como el One Word Trade Center, no se han terminado de construir en la actualidad, aunque en breve entrarán a formar parte de la lista de construcciones más altas del mundo. Sus medidas son hasta la base final de sus antenas o pináculos.

1. Burj Khalifa (Dubái, Emiratos Árabes Unidos), con 828 metros. Este impresionante edificio inaugurado el 4 de enero de 2010 fue construido por miles de obreros, que trabajaron sin descanso en esta torre de 160 pisos en la que hay 49 plantas de oficinas, 1.000 apartamentos y un hotel de lujo.
2. Torres Abraj Al Bait (La Meca, Arabia Saudí), con 601 metros. Es el edificio más alto de Arabia Saudí y está construido junto a La Meca, por lo que no es de extrañar que posea un área especialmente diseñada para la oración con capacidad para más de 4.000 fieles. Como curiosidad se podría decir que posee el reloj más grande del mundo, situado en la cima de su torre que puede ser observado desde más de 20 kilómetros de distancia.
3. One World Trade Center (Nueva York, Estados Unidos), con 541 metros. Situado en el mismo solar donde se alzaban las Torres

Gemelas, se convertirá en el rascacielos más importante de Estados Unidos. Curiosamente su altura son 1.776 pies, una medida que coincide con el año de la declaración de la Independencia de Estados Unidos (4 de julio de 1.776) y se convertirá en el edificio más alto del mundo habilitado para oficinas.

4. Taipei 101 (Taipéi, Taiwán), con 509 metros. El «101» de su nombre hace referencia al número de plantas que se construyeron. En el diseño de este edificio se utilizaron las tecnologías más modernas en prevención de movimientos sísmicos. Sus estructuras pueden soportar terremotos de hasta siete grados en la escala Richter y lo más curioso es que sus ascensores son los más rápidos del mundo: pueden elevar en menos de cuarenta segundos a treinta personas desde el quinto piso hasta la planta 89.

© Sebastián Álvaro

5. Shanghái World Financial Center (Shanghái, China), con 492 metros. Se diferencia de sus competidores por ser el único que tiene

una apertura en la parte superior del edificio y ser el que posee el récord de tener el mirador más alto del mundo, a una altura de 440 metros.

Los lugares más ardientes

Según Modis (Moderate Resolution Imaging Spectroradiometer), un espectómetro de imágenes que utiliza la NASA, instalado en el satélite *Aqua*, los lugares que han registrado en algún momento las temperaturas más cálidas del planeta son:

1. Desierto de Lut (Irán), 70,7 ºC. Aunque esta temperatura solamente se reflejó de manera puntual, este desierto salado del suroeste de Irán podría considerarse el punto más caliente del planeta.
2. Queensland (Australia), 69,3 ºC. Este estado se encuentra en la parte noreste del país y su capital es Brisbane.
3. El Azizia (Libia), 58 ºC. Está situada al norte del país y a 55 kilómetros al sur de Trípoli.
4. El valle de la Muerte (Estados Unidos), 56 ºC. Una gran extensión de esta cuenca se encuentra dentro del Parque Nacional del Valle de la Muerte, declarado monumento nacional en 1933 y parque nacional en 1994. Cubre un área de 13.517 kilómetros cuadrados y se extiende hasta el estado de Nevada.

Les siguen: Ghudamis, en Libia, con 56 ºC; Kebili, en Túnez, con 55 ºC; Tunbuctú, en Malí, con 54 ºC, y Mexicali, en la Baja California (México), con 50 ºC.

Las siete maravillas del mundo

Antípatro de Sidón es uno de los más conocidos poetas griegos y a él le debemos la relación de estos impresionantes monumentos que en la época debían de resaltar por ser los más bellos del mundo. El poeta y filósofo griego dedicó unos versos a «la maravilla», es decir, las cosas dignas de verse en el mundo hasta ese momento, reduciéndolas a siete, un número sagrado para los antiguos griegos. Siete monumentos que destacaban por su majestuosidad, de los que nos ha quedado muy poca información y de los cuales, lamentablemente, sólo quedan en pie las pirámides de Guiza en El Cairo (Egipto). Pero ésta no ha sido la única lista de maravillas que

ha perdurado a lo largo de la historia. Algunas conservaban las mencionadas antes, otras añadían nuevas construcciones.

El obispo de Tours elaboró una en la que también incluía un teatro de Heraclea, posiblemente construido en la roca, el legendario Templo de Salomón o el Capitolio de Roma, aunque las que alcanzaron renombre son las que se describen a continuación.

Las siete maravillas del mundo antiguo

1. La Gran Pirámide (Egipto). Su antigüedad, los materiales utilizados y sus dimensiones hacen que la pirámide de Keops pueda ser considerada como la más preciada maravilla realizada por el ser humano. En principio se pensó que era un monumento funerario, aunque hay algunos historiadores con opiniones diferentes. Las tres que aún quedan en pie en la meseta de Guiza son las de Keops, Kefrén y Micerinos. Se calcula que la gran pirámide de Keops fue terminada alrededor del 2750 a. C. y que para su construcción se utilizaron 2.300.000 bloques de piedra de dos toneladas y media de peso cada uno. La pirámide de Keops medía originariamente 146,6 metros de altura, aunque ha perdido varias hileras superiores y en la actualidad mide 137 metros. Mucho más tendremos que hablar de estas monumentales construcciones, destino ineludible para «los amantes de los misterios».

2. Los jardines colgantes de Babilonia. Ni siquiera Herodoto nos dejó constancia de que existieran estos impresionantes jardines, tan sólo hay referencia de ellos en los testimonios de algunos de los soldados de Alejandro Magno que quisieron engrandecer esta ciudad por haber sido la elegida por el gran conquistador como capital de su imperio. Estos testigos hablaban de una estructura artificial construida en el siglo VI a. C. por el rey Nabucodonosor II como regalo a su esposa Amytis. Los impresionantes jardines contaban con árboles de hasta 15 metros de altura, parterres, flores, incluso arroyos de agua cristalina que corrían gracias a un gran depósito de agua situado en la terraza más alta. Debido a las escasas lluvias de Babilonia había que realizar un gran esfuerzo para traer el agua desde el río Éufrates. Mucho se ha especulado sobre la forma en la que se transportaría el agua hasta la parte superior del jardín, cubos, poleas, ruedas... Los historiadores no lo tienen muy claro todavía. La construcción medía unos 30 metros de altura y entre las terrazas construidas sobre pilares de albañilería se podían

encontrar salones palaciegos a los que el pueblo no podía acceder.

3. La estatua del Zeus Olímpico. Esculpida por el mayor escultor griego: Fidias, sobre el 432 a. C. Fue erigida en honor a Zeus, hijo de Crono y Rea y rey de los dioses, y se construyó dentro del templo homónimo. Medía 12 metros y estaba realizada a base de placas de oro y marfil que se mantenían sobre un armazón de madera y sentada en un trono esculpido con los mismos materiales y con joyas incrustadas por toda la estructura.

En la actualidad no se conserva ningún resto de la majestuosa estatua. En el siglo IV se trasladó a Constantinopla, donde según algunas crónicas fue destruida en un incendio a finales del siglo V, en el que seguramente sus partes de oro se fundirían, el mármol se destrozaría y su armazón de madera se quemaría.

4. El Templo de Artemisa en Éfeso (Turquía). Los datos apuntan a que el famoso templo se construyó en el siglo VI a. C. y aunque tan sólo se conservan unas cuantas piezas en el Museo Británico, gracias a los escritos de Plinio el Viejo hemos podido conocer que el edificio se destruyó y se volvió a poner en pie varias veces. El Templo de Artemisa debía de ser un impresionante edificio de 115 metros de largo por 55 de ancho, recubierto de adornos metálicos y sostenido gracias a 127 columnas de mármol de casi 20 metros de altura. El templo fue destruido en el siglo III d. C. y no volvió a ser construido. Sus restos quedaron durante años en las afueras de la ciudad de Éfeso, seguramente sería utilizado como cantera para otras construcciones.

5. La tumba de Mausolo en Halicarnaso. Artemisa hizo construir en Halicarnaso, una antigua ciudad de Asia Menor, un suntuoso sepulcro en honor a su esposo Mausolo, rey de Caria. Su construcción data del siglo IV a. C. y constaba de una estructura rectangular sobre la que se asentaban 117 columnas jónicas que sostenían un techo en forma de pirámide. Sobre éste la estatua de una cuadriga con las efigies de la reina y el rey con una altura total de unos 50 metros. La tumba era tan monumental que a partir de ese momento a todas las tumbas importantes se les denomina «mausoleos». Hasta el siglo XVI sus ruinas se mantuvieron en buen estado a pesar de haberse derrumbado una gran parte en un terremoto en el siglo XIII, en aquel momento se cree que los caballeros de la Orden de San Juan de Malta utilizaron sus piedras para realizar sus construcciones en la época de las Cruzadas. Hoy en

día se pueden visitar en Turquía sus ruinas, donde sólo quedan algunas piedras dispersas, o admirar algunos de sus restos también en el Museo Británico.

6. El Coloso de Rodas. La construcción de esta impresionante estatua se llevó a cabo alrededor del año 300 a. C. El famoso Coloso es una estatua realizada en bronce que representaba al dios griego del Sol, Helios. Medía unos 35 metros y pesaba unas 60 toneladas. Fue ubicada a la entrada del puerto de Rodas y destruida por un terremoto. La estatua debió de romperse a la altura de las rodillas, quedando el resto de su cuerpo tumbado junto al puerto. En el año 654 el bronce fue vendido a un judío que aseguró haber tenido que utilizar 900 camellos para su transporte.

7. El faro de Alejandría. En la época de Ptolomeo, Alejandría era la capital de Egipto y el centro cultural y científico del momento. Esta gigantesca construcción situada en un promontorio rocoso de la isla de Faros fue la referencia vital para los navegantes durante casi 1.000 años gracias a una hoguera que cada noche se encendía sobre la torre. Poco sabemos de esta imponente construcción: que el constructor pudo ser el arquitecto Sustratos, que tenía una altura de 134 metros y que para su construcción se utilizaron grandes bloques de vidrio dispuestos en sus cimientos para evitar la erosión del mar. El faro posiblemente se destruyó por la acción de varios terremotos entre los años 1303 y 1326, muchas de las piedras desaparecieron bajo el agua, el resto se incorporó a una fortaleza musulmana que todavía se conserva.

Las siete maravillas del mundo moderno

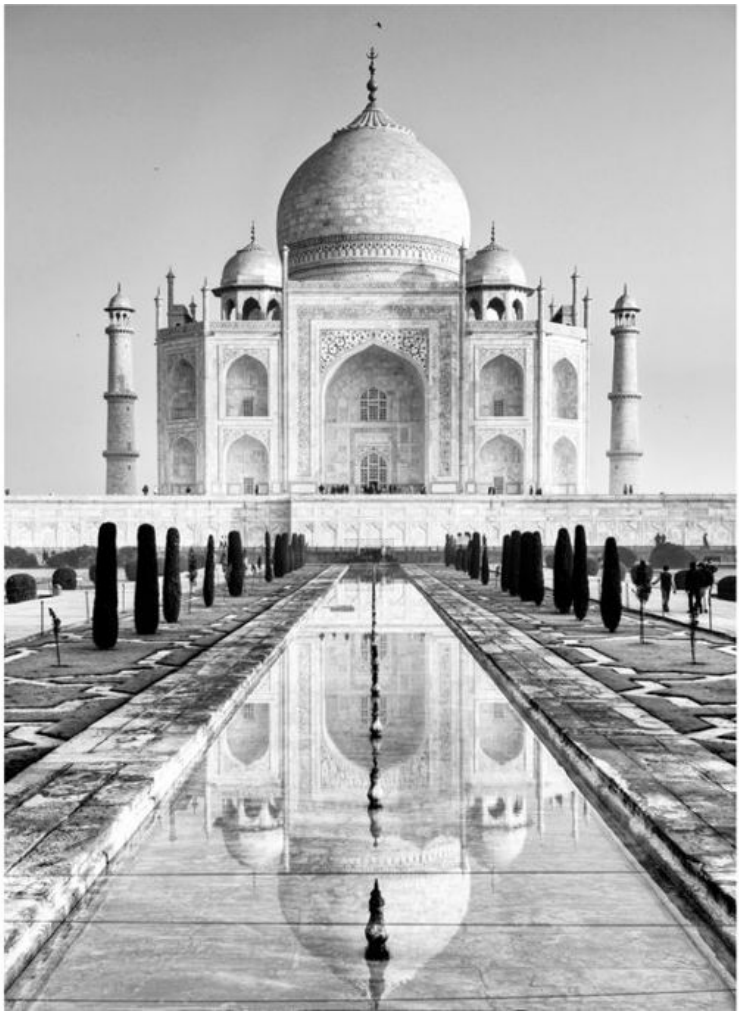
En 1999 el millonario suizo Bernard Weber comenzó a trabajar en una curiosa idea: que la gente pudiera elegir las siete maravillas modernas, monumentos construidos antes del año 2000 pero que aún se mantuvieran en pie. Para ello diseñó un concurso realizado a nivel mundial por la empresa privada New Opern World Corporation. Las votaciones se podían realizar a través de correos electrónicos, *sms* o llamadas telefónicas. Los resultados se hicieron públicos el 7 de julio de 2007 en una espectacular ceremonia celebrada en el estadio Da Luz de Lisboa (Portugal). La Gran Pirámide de la meseta de Guiza, en Egipto, quedó al margen de esta votación popular, pues se pensó que la única maravilla del mundo

antiguo que seguía en pie debía ser considerada como «maravilla honorífica» por los organizadores del evento.

Éstas fueron las seleccionadas:

1. La Gran Muralla China (China). Se construyó entre el siglo V a. C. y el siglo XVI para proteger de los continuos ataques enemigos la frontera norte del Imperio chino y puede ser considerada como uno de los monumentos más impresionantes de nuestra era. Recibe a diario a miles de turistas. Son más de 7.000 kilómetros que arrancan desde las orillas del mar Amarillo, atravesando ríos, valles, altas montañas y desiertos inóspitos, se extiende en dirección norte, atraviesa Pekín y llega hasta el corazón del norte de China, salpicada a lo largo de su recorrido por multitud de castillos fortificados y atalayas. En su construcción se calcula que fallecieron cerca de diez millones de trabajadores, que están enterrados en las inmediaciones de la muralla. En 1987 fue declarada Patrimonio de la Humanidad por la Unesco.

2. El Taj Mahal (India). Este monumento está considerado uno de los ejemplos más bellos de la arquitectura mogola, aunque combina también otros elementos sacados de la arquitectura islámica, persa, turca e incluso india. Fue construido entre 1631 y 1654 en la ciudad de Agra, a orillas del río Yamuna, por orden del emperador musulmán Sha Jahan de la dinastía mogol. El colosal monumento se erigió en honor de su esposa favorita, Mumtaz Mahal, la cual murió al alumbrar a su decimocuarto hijo.



© Getty Images Sales Spain

Muchas leyendas se han escrito sobre esta portentosa construcción; la más conocida es la de que, por orden del emperador, a los arquitectos, artesanos y decoradores que en ella trabajaron se les arrancaron con posterioridad los ojos y se les cortaron las manos para que jamás construyeran un monumento que pudiera superar en belleza al Taj Mahal. Otra sostiene que estaba previsto construir otro mausoleo idéntico en la otra orilla pero en mármol negro, y que los bloques de ese material que se encuentran en la otra orilla son los restos que se iban a utilizar para su construcción, aunque investigaciones modernas aseguran que esos bloques son simplemente sobras del original oscurecidas por el tiempo. Se estima que la construcción demandó el esfuerzo de unos

20.000 obreros.

3. Machu Picchu (Perú). Está ubicada a 120 kilómetros al noroeste de la ciudad de Cuzco, a una altura de 2.400 metros. Desde que fue descubierta por el arqueólogo norteamericano Hiram Bingham en 1911, esta antigua ciudadela no ha dejado de sorprender al mundo, y es considerada una obra maestra de la ingeniería y la arquitectura. En 1983 la Unesco la declaró Patrimonio de la Humanidad. La mayoría de los historiadores modernos coinciden en que Machu Picchu fue erigida por el Inca Pachacútec, el más grande estadista del Tahuantinsuyo (el Imperio inca), que gobernó desde 1438 hasta el 1471. La construcción de la ciudadela, según los estudios realizados, dataría del siglo XV.

Muchas incógnitas siguen sin resolverse de esta maravilla del mundo moderno, como la función que desempeñó (algunos aseguran que ejerció una importante labor ceremonial) o la misteriosa desaparición de sus habitantes. Lo que sí sabemos es que fue poblada solamente por nobles, sacerdotes y un importante número de mujeres seleccionadas, las *acllas* o «vírgenes del Sol», mujeres elegidas por su belleza para servir al dios Sol.

4. Petra (Jordania). ¿Quién no recuerda la mítica escena de Indiana Jones avanzando por el desfiladero del Siq sobre su caballo y encontrándose de frente con la impresionante construcción de la llamada «Tesorería» esculpida sobre la roca? Esta gran fachada pertenece a un yacimiento arqueológico situado en el Valle de la Aravá. Son los restos de la capital del antiguo reino nabateo, fundada hacia el año 300 a. C.

Una de las curiosidades de este lugar mágico es la manera en que fue descubierto en 1812 por un explorador suizo: Johann Ludwig Burckhardt. Este aventurero había recorrido el Oriente Próximo haciéndose pasar por un mercader árabe. Al llegar a Jordania escuchó la historia de una ciudad escondida entre las piedras. Finalmente, y tras muchos sobornos, fue el primer europeo en llegar hasta las puertas de la ciudad nabatea, que por su situación había pasado inadvertida excepto para unas cuantas familias beduinas. El 6 de diciembre de 1985 fue inscrita en la lista del Patrimonio Mundial de la Unesco.

5. Chichén Itzá (México). Asentado en la península de Yucatán, éste es uno de los mayores vestigios de la civilización maya. Chichén Itzá fue fundada hacia el año 525 d. C. y se convirtió, con

el paso del tiempo, en uno de los centros políticos y religiosos más importantes. Su gran explanada está presidida por la pirámide de Kukulcán, de 65 metros de altura. También se puede contemplar el observatorio llamado El Caracol, desde el cual los mayas estudiaban el cosmos y formulaban sus predicciones. La zona arqueológica de Chichén Itzá fue declarada Patrimonio de la Humanidad por la Unesco en 1988.

© A. Ahijón

Entre las curiosidades de esta impresionante área arqueológica podríamos destacar que hasta hace pocos meses los terrenos en los que se asienta toda la zona estaban en manos privadas. En 1895 la compró un arqueólogo estadounidense llamado Edward H. Thompson por 75 dólares. Reconstruyó la hacienda que allí se encontraba y exploró todo el lugar, en el que descubrió cientos de piezas de jade y oro, muchas de las cuales se encuentran en el Museo Peabody de la Universidad de Harvard. En 1926 el gobierno mexicano expropió al arqueólogo y lo demandó, acusándolo de haberse apropiado de manera ilegal de una parte importante del patrimonio cultural mexicano. Edward H. Thompson falleció en 1935 y 10 años después la Corte Suprema de Justicia falló a su favor, restituyendo las posesiones a sus herederos que las terminaron vendiendo a Fernando Barbachano Peón, quien construyó en la propiedad varios hoteles. En la actualidad los terrenos han pasado a manos del gobierno de Yucatán tras llegar a un acuerdo con seis propietarios particulares y tres comunidades indígenas.

6. Coliseo Romano (Italia). Todavía se pueden visitar en el centro de Roma los restos de lo que en su día fue un anfiteatro ovalado con 80 filas de gradas y una capacidad para 50.000 espectadores que podían disfrutar de luchas de gladiadores, representaciones teatrales o incluso de batallas marinas simuladas. El nombre original de este Coliseo era el de Anfiteatro Flavio. Comenzó las obras el emperador Vespasiano entre los años 70 a 72, y sería su hijo, el emperador Tito, el que las terminaría en el 80.

© Sebastián Álvaro

El Coliseo fue usado durante más de 500 años. En sus arenas murieron cerca de 500.000 personas y más de un millón de animales. En la actualidad este monumento es uno de los grandes atractivos turísticos de la capital italiana y ha servido como escenario para la gran pantalla en innumerables películas, entre las que destaca *Gladiator*, con una impresionante reconstrucción digital. Pero el Coliseo también es un símbolo para los que luchan contra la pena de muerte, ya que desde el año 2000 se ilumina durante 48 horas seguidas cada vez que una ejecución es conmutada o si se aplaza una sentencia de muerte en cualquier parte del planeta.

7. El Cristo Redentor (Brasil). Es el monumento más emblemático de Brasil. Domina Río de Janeiro desde el cerro del Corcovado a unos 750 metros de altura. Una gigantesca estatua de hormigón armado de 38 metros de altura y 1.145 toneladas de peso que representa a un Cristo con los brazos abiertos.

© Sebastián Álvaro

Muchos consideran la construcción de este monumento como un auténtico milagro, ya que durante la obra no murió ninguno de los obreros que allí trabajaban, y eso a pesar de las condiciones en las que tenían que realizar sus penosas tareas, sobre una base en la que apenas había sitio para los andamios y con fuertes vientos que hicieron del trabajo una heroicidad.

Las estatuas más grandes

A pesar de ser una estatua impresionante, el Cristo Redentor de Río de Janeiro no es la más alta del mundo. Ocupa concretamente el puesto número 60.

El primer lugar lo ocupa el Buda del Templo de Primavera, en la provincia de Henan (China). Su altura, incluyendo un trono de 20 metros con forma de flor de loto, es de 128 metros. La sigue el Buda de Laykyun Setkyar, situado en la provincia de Sagaing (Myanmar), que mide 116 metros de altura y está situado sobre un pedestal de 13,5 metros. Otro Buda, el tercero en la lista, es el de Ushiku Daibutsu, en la provincia japonesa de Ibaraki. Esta colosal estatua es de acero y está recubierta en bronce. Su altura es de 120 metros.

Algunas curiosidades geográficas

Por si todas estas curiosidades le han parecido poco, veamos a continuación una selección de las más valoradas por los internautas, y que se pueden localizar en centenares de páginas en la red:

• Si, hipotéticamente, un vehículo pudiera recorrer la imaginaria línea del ecuador, sin pararse y manteniendo una velocidad de 100 kilómetros por hora, tardaría 16 días, 16 horas y 45 minutos en realizar la vuelta entera, aunque ganaría tiempo si decidiera recorrer ese mismo trayecto atravesando el Polo Norte y el Sur, ya que debido a que la Tierra no es una esfera perfecta terminaría el recorrido 80 minutos antes.

• Todos sabemos que un «Atlas» es un libro en el que podemos encontrar numerosos mapas, pero no todo el mundo conoce que su nombre se debe a que en la Antigüedad estos primeros libros llevaban en su cubierta grabado el héroe mitológico griego Atlas, un joven titán al que el dios Zeus condenó a soportar sobre sus hombros las columnas sobre las que se apoyaba el peso de los cielos, aunque posteriormente se las empezó a representar con un globo terráqueo.

• Es posible que el que nos encontremos el norte hacia arriba en los mapas se deba a que más del 90 por ciento de la población mundial vive en el hemisferio norte, también puede ser que sigamos haciendo caso a las directrices que en la Antigüedad definió Ptolomeo en sus mapas.

• Los búnkeres son refugios subterráneos construidos para la defensa de los ejércitos. Muchos pensarán que Alemania, China o Japón son los países con mayor número de ellos, pero es incierto. Albania es el país que más búnkeres ha construido. Fue durante el gobierno del dictador comunista Enver Hoxha (1950-1985) cuando se llegaron a fabricar más de 600.000 refugios.

• No todos conocen que el nivel del mar no es el mismo en todas partes. La explicación viene dada por la atracción gravitacional que ejerce la Luna sobre nuestro planeta y que da origen a las mareas, pero también la rotación de la Tierra es la causante de que el nivel del Atlántico en la costa americana sea mayor que su nivel en la europea o africana.

• Más de la mitad de los lagos de este planeta se encuentran en Canadá.

• El mar Caspio, el mar Muerto y el mar Aral no son mares. Todos ellos son grandes lagos.

• Estados Unidos es el país con mayor superficie de agua en su interior (ríos y lagos).

• Si tuviéramos que perforar la Tierra con un taladro que

penetrara en el terreno un metro por minuto, emplearíamos más de 24 años en alcanzar el otro lado del planeta.

• Solamente se ha registrado una nevada en el desierto del Sáhara. El increíble acontecimiento tuvo lugar el 18 de febrero de 1979.

• El volcán más activo del planeta se llama Kilauea y está situado en la isla Mauna Loa, en el archipiélago de Hawái. Lleva en erupción desde el año 1983.

• Para comer en el restaurante más alto del mundo tendríamos que viajar hasta Dubái y acceder al piso 122 del edificio Buj Dubai, también el más alto del planeta. Allí han inaugurado el restaurante At.Mosphere, a 442 metros de altura, con capacidad para 210 comensales y con unas increíbles vistas al Golfo Pérsico.

• La comisaría más alta del planeta se encuentra en el monte Everest, donde el gobierno chino decidió abrir una comandancia, nada menos que a 5.200 metros de altura. En las alturas patrullan 20 guardias fronterizos encargados de ofrecer un entorno más seguro a los cerca de 50.000 turistas que viajan anualmente a la zona.

• Si midiéramos justo desde el centro de la Tierra, la montaña más alta del planeta sería el volcán del Chimborazo. Se encuentra situado en Ecuador, en los Andes Centrales, y su última erupción tuvo lugar en el año 550 d. C.

• Alguna vez se habrá preguntado por qué se pone nombre a los huracanes, ciclones o tormentas tropicales. Fundamentalmente para facilitar la comunicación entre meteorólogos y científicos y para que puedan ser distinguidos por el público en general. Al principio a los huracanes se les bautizaba con el santo del día que afectaba a la zona, por ejemplo, en 1875 actuó el huracán Santa Ana o en 1876 el huracán San Felipe. El primer meteorólogo que usó un nombre de mujer para referirse a un huracán fue el australiano Clement Wragge a finales de 1953. A partir de ese momento y hasta 1978 todas las tormentas llevaban sólo nombres de mujer.

Curiosamente cada año la Organización Meteorológica Mundial prepara la lista completa de nombres. Para 2013 ya hay previstos algunos, como por ejemplo: Andrea, Melissa, Erick o Pablo.

3

Grandes rutas históricas

Hoy en día es una misión casi imposible intentar seguir, con los medios modernos, el recorrido que realizaron algunos descubridores en su afán de expansión y conquista. Si ahora resulta casi una proeza, por ejemplo, realizar la Ruta de la Seda en avión, tren, autobús o incluso todoterreno, pensar que hace cientos de años se viajaba sobre una mula, caballo o camello, transportando enseres, sin GPS ni teléfono móvil y aventurándose a los peligros que asaltaban en cada camino es como imaginar una misión imposible.

Pero gracias a estos grandes viajeros el mundo es a día de hoy lo que es. Algunas de estas rutas se abrieron gracias a la ambición de los exploradores que anhelaban conseguir grandes tesoros; otras surgieron por el hecho de que algún arriesgado trotamundos quería protagonizar una gran aventura sólo seducido por el afán de la conquista; otras para poder predicar la palabra de un dios o de Dios, y otras rutas fueron exploradas simplemente por el interés comercial, pero todas han sido imprescindibles para el desarrollo de la humanidad tal y como la conocemos.

La Ruta de la Seda

Muchos lectores podrían pensar que la Ruta de la Seda se estableció desde occidente hacia oriente con el objetivo de ampliar fronteras y realizar acuerdos comerciales. Lo que quizá pueda sorprender es que la famosa ruta (bautizada como «de la Seda» por el geógrafo alemán Ferdinand Freiherr von Richthofen en su libro de 1877 *Viejas y nuevas aproximaciones a la Ruta de la Seda*) fue implantada desde oriente hacia occidente y no sería una sola ruta, ya que existían diferentes ramales que se desviaban hacia la India o a otros lugares.

Para conocer su origen deberíamos remontarnos hasta la

dinastía Han, gobernada por el emperador Wu, quien en el 138 a. C., y hostigado por las invasiones bélicas que realizaban los bárbaros en su territorio, decidió explorar nuevas regiones en busca de caballos más fuertes y ligeros que los que ellos tenían para hacer frente a las violentas embestidas de sus enemigos.

Tras varios intentos y muchos años de negociaciones el emperador chino pudo establecer una alianza con muchos de los reinos y tribus de la codiciada ruta que transcurría por Asia central, Persia, Caldea y el Imperio romano. Pero aquellas uniones diplomáticas no lograron, pasado el tiempo, garantizar la seguridad comercial de China con el resto de sus vecinos, por lo que el «gigante asiático» organizó en el 102 a. C. una invasión a gran escala llevado por la necesidad de establecer sus productos permanentemente en todos los mercados de la zona.

Algunos historiadores aseguran que el inicio oficial de la ruta tuvo lugar cuando el emperador Wu Di envió una delegación comercial al rey Mitrídates II en el 110 a. C. Éste quedó fascinado con la variedad de objetos traídos desde oriente y decidió establecer acuerdos comerciales con sus lejanos vecinos. El producto asiático más cotizado era sin duda la seda, que maravillaba a las familias romanas más acomodadas, pero también se comerciaba con una gran cantidad de productos diferentes: ámbar, marfil, especias, telas de lana o de lino, metales preciosos, coral, etcétera. Curiosamente hay tramos de la famosa ruta que siguen funcionando aún hoy y que facilitan las transacciones comerciales entre pueblos alejados. Por ejemplo, la Karakorum Highway que une la capital de Pakistán, Islamabad, con el oasis de Kashgar en China y a través del desierto de Taklamakán al resto del nuevo y actual Imperio chino.

En su época de esplendor la Ruta de la Seda no sólo albergaba a comerciantes o a caravanas de mercaderes, sino que también los asaltantes de caminos, los ladrones y los forajidos aguardaban expectantes la llegada de algún comerciante cargado de tejidos o piedras preciosas. Pronto, la Ruta de la Seda también sería recorrida por los creyentes que la utilizarían para expandir sus creencias religiosas. No era extraño ver a misioneros budistas camino de oriente en busca de nuevos fieles o con el tiempo, en torno al siglo V, a monjes y misioneros cristianos nestorianos, que terminaron fundando algunas misiones en el trayecto.

El punto de partida, de oriente a occidente, se encontraba en China, en la antigua ciudad de Changan, que en la actualidad conocemos como Xian (célebre mundialmente por sus guerreros de terracota). Desde esta ciudad, una de las más importantes de la

historia que fue la capital de China durante 1.000 años y 12 dinastías, partirían los primeros mercaderes. Los comerciantes realizaban su primera parada en el famoso oasis de Dunhuang (a las puertas del temible desierto de Taklamakán, cuyo nombre en lengua vigur significa «si entras no saldrás») rodeado por los desiertos del Gobi y Kumtagh, donde en 1900 se descubrieron las cuevas de los 1.000 budas, también conocidas como las grutas de Mogao. Hoy la zona preocupa sobremanera al gobierno chino. Los cultivos, los pastos incontrolados y el uso irracional del agua están acabando con las defensas acuíferas del lugar. Además, las constantes tormentas de arena del desierto están afectando al interior de las visitadas cuevas, repletas de frescos y esculturas budistas.

Una vez descansados y abastecidos de agua, los viajeros rodeaban la cuenca del río Tarim y llegaban hasta el desierto de Taklamakán, que se podía bordear por el norte o por el sur. Por la zona sur se encontraba el oasis de Kashgar, parada habitual de las caravanas para descansar y abastecerse de agua para el resto del camino, y por la norte Turfán y las Montañas de Fuego.

© Sebastián Álvaro

A los que conseguían atravesar este desierto aún les quedaba enfrentarse a las montañas del Pamir que llegan a superar collados a casi 5.000 metros de altitud, desde los que se llegaba a dos de las ciudades más importantes de la ruta: Samarkanda y Bujará (en la actual Uzbekistán).

En 2001 Samarkanda fue nombrada por la Unesco ciudad Patrimonio de la Humanidad y está considerada como una joya del

mundo musulmán. Es una de las ciudades más antiguas del mundo y en ella se pueden encontrar numerosas maravillas, como su plaza de Registán, donde se conservan varias madrazas, la mezquita Bibi Khanum o la necrópolis Shah-i-Zinda.

Por su parte, Bujará es otra de las ciudades importantes de Uzbekistán. Esta región fue durante un largo periodo de tiempo parte del Imperio persa y se convirtió en el principal referente de cultura islámica en Asia central. En la actualidad también es el centro de peregrinación musulmana más importante del mundo tras La Meca.

A continuación los mercaderes se dirigían hacia la cuenca mediterránea, a la ciudad de Ctesifonte, una de las más importantes de la antigua Mesopotamia. De aquella gran ciudad ya sólo quedan las ruinas del Arco de Ctesifonte localizadas en Irak, a unos 35 kilómetros de Bagdad. La ruta finalizaba por el norte en Bizancio, la antigua ciudad griega que fuera capital de Tracia y que hoy en día es parte de la moderna Estambul. Bizancio se encontraba a orillas del Bósforo, en una posición estratégica desde donde se podía partir hacia Europa oriental, el norte de África o Asia Menor. Hasta su puerto llegaban las telas y las especias asiáticas que se cambiaban por miel, pescado salado, trigo, vino y cera.

Por el sur la Ruta de la Seda llegaba hasta Alejandría, situada en el delta del Nilo. Esta ciudad, fundada por Alejandro Magno en el 332 a. C., con el paso del tiempo, y gracias a su estratégica situación portuaria, se convertiría en el gran foco comercial de la zona. Cuenta la leyenda que el gran Alejandro decidió fundar la ciudad tras un sueño. Según Plutarco (historiador y filósofo griego, escritor de una biografía del guerrero macedonio), Alejandro soñó con un anciano de cabellos blancos que una y otra vez le leía una parte de la *Odisea* en la que se hablaba de un curioso lugar situado en Egipto. Al despertar movilizó a su ejército hasta que encontraron aquella zona con la que había soñado. Una vez localizada decidió fundar allí mismo una ciudad. Alejandro quiso marcar personalmente los límites de la futura ciudad. Como no tenía yeso con que delimitarlos utilizó harina, lo que provocó que cientos de pájaros acudieran a picotear el polvo derramado. El vidente que acompañaba a Alejandro Magno interpretó aquello como una señal inequívoca de que aquella tierra sería rica y próspera. «La ciudad que has ordenado construir alimentará al mundo civilizado y por doquier habrá hombres nacidos en ella, pues las aves recorren todo el mundo habitado».

Con el apogeo del islam el comercio dentro de la ruta se fue

deteriorando. Los altos impuestos a los que se sometía a los comerciantes occidentales y orientales acabaron por encarecer tanto el producto que ya no era rentable aventurarse a tan lejanos viajes, y los europeos optaron por buscar nuevas rutas en las que poder comprar y vender sus artículos más libremente, lo que daría un gran impulso para llegar a la época de los descubrimientos.

Marco Polo ha sido sin duda el que ha dado renombre y fama a la Ruta de la Seda pero no sería el primer europeo en recorrerla. Su padre y su tío ya lo habían hecho con anterioridad o incluso algunos misioneros, como Giovanni de Pian Carpine que llegó a entrevistarse con el emperador Gengis Khan. En 1254 por mandato del rey francés Luis IX, Guillermo de Rubruk y Bartolomé de Cremona atravesaron la ruta para intentar convertir a los mongoles, tras muchas penalidades consiguieron llegar hasta el Karakorum. Curiosamente también hubo un español, Ruy González de Clavijo, que en 1403 siguiendo las órdenes del rey Enrique III partió del Puerto de Santa María y desembarcó en Trebisonda. A pie y atravesando lo que en la actualidad sería Turquía, Irán e Irak llegó hasta Samarkanda. Su misión era mantener una embajada en la corte de Tamerlán. Aunque la muerte del conquistador turcomongol impidió que Clavijo cumpliera su objetivo.

LAS RUTAS DE LOS GRANDES GUERREROS

Alejandro Magno (356 a. C. - 323 a. C.)

Las ansias de conquista llevaron al gran Alejandro, rey de Macedonia, a recorrer una buena parte de Asia. En total atravesó más de 32.000 kilómetros a lomos de su inseparable caballo Bucéfalo. Su punto de partida fue Macedonia, en lo que hoy en día sería el norte de Grecia, y recorrió grandes distancias, pasando por Anatolia, Persia, el Oriente Próximo y Egipto, hasta Afganistán, Asia central y la India.

© GARCÍA-PELAYO/Juancho/Algar/MUSEO NAZIONALE SAN MARTINO, NÁPOLES

La historia de este gran guerrero —uno de los mejores y más temidos de su época— comenzó en Pella, en el norte de Grecia. Allí nació Alejandro el año 356 a. C. Era hijo de Olimpia y de Filipo, un soldado rudo y valiente que pronto condujo su propio ejército. Gracias a sus conquistas llegaría a crear el reino de Macedonia después de conquistar la mayor parte de Grecia. Los padres del joven Alejandro ejercieron una gran influencia en su vida, pero también sería capital la influencia de su tutor: el filósofo Aristóteles. Él inspiró a su pupilo el amor por las grandes azañas épicas, por los héroes guerreros como Aquiles, el joven griego que prefirió una vida breve y gloriosa a una larga y corriente.

Alejandro abandonó a su familia durante tres años para estudiar con su maestro. Al regresar, con 16 años, descubrió que su padre se había vuelto a casar y que tenía un nuevo hermano que ponía en peligro su acceso al trono. Fueron tantas las disputas entre padre e hijo que Alejandro decidió exiliarse lejos de su hogar. A los pocos años el rey Filipo fue asesinado durante la boda de su hija, muchos historiadores piensan que detrás del asesinato estaba Olimpia, la despechada mujer del rey macedonio.

Con apenas 20 años Alejandro fue coronado rey y heredó un gran ejército, además de una gran inestabilidad política. Tardó un año en sofocar algunas revueltas, pero sus ambiciones lo llevaron más allá de los límites del reino que había heredado.

El gran objetivo del rey macedonio era conquistar el Imperio persa y liberar de ese modo a los 10.000 griegos sometidos bajo aquel mandato. Su primera parada fue en Troya, donde hoy en día se sitúa la provincia de Çanakkale en Turquía, junto al estrecho de los Dardanelos. Allí visitaría la tumba de sus heroicos antepasados griegos y rendiría tributo a su gran héroe de la infancia: Aquiles. A

pocos kilómetros de allí ganó su primera batalla importante, la del río Gránico, y después de licenciar a la mayor parte de su flota aliada decidió comenzar una larga campaña militar por tierra.

Tras atravesar lo que hoy sería Turquía pasó el invierno en Gordio, la capital del antiguo reino de Frigia, que actualmente se situaría en Ankara. La siguiente batalla le llevaría hasta Issos, una llanura situada entre las montañas y el mar cerca de Siria. Tras la victoria sitió Tiro y más tarde Gaza, lo que le permitió adentrarse en Egipto, un buen aliado en su lucha contra los persas.

Proclamado faraón egipcio, fundó Alejandría y realizó un peligroso viaje hasta el oráculo de Amón, situado en el oasis de Siwa, lo que lo desviaría más de 500 kilómetros de su ruta. Mucho viajó Alejandro en el siguiente año. Tras regresar a Menphis y después a Tiro, cruzó el alto Éufrates en Tapsaco (hoy no queda nada de esta ciudad situada en la actual Siria) para dirigirse hacia el Tigris, donde derrotaría definitivamente a su oponente Darío III en la batalla de Gaugamela, logrando entrar en Babilonia.

En la primavera del año 330 a. C. marchó hacia Media (en el norte de Irán) y llegó a Rhagae (la actual Teherán); desde allí, bordeando la costa sur del mar Caspio, avanzó hasta el norte de la actual Afganistán, donde fundó la segunda Alejandría (Herat en la actualidad). No sería la última ciudad que llevaría su nombre (de las 70 ciudades que fundó unas 30 fueron bautizadas como el famoso guerrero). Después de desafiar el invierno marchando hacia Drangiana y Seistan fundó otra Alejandría (la actual Kandahar), construida sobre una antigua fortaleza persa, y la Alejandría Caucasum (al norte de Kabul).

© Sebastián Álvaro

A sus 32 años el gran Alejandro era dueño de Asia central y del actual Afganistán y el mundo estaba a sus pies. Era hora de intentar avanzar y conquistar la India, aunque sus tropas ya estaban al borde del amotinamiento, hundidas por el cansancio y el agotamiento de tantas batallas y años fuera de sus hogares. Aun así se ganaría una de las más importantes batallas que llevarían la gloria del gran Alejandro en todos los relatos posteriores, lo que le enfrentó al rey Poros y su numeroso ejército de unos 30.000 hombres a pie, 2.000 de caballería y más de 200 elefantes sobre los que montaban un guía y varios guerreros con lanzas.

La inteligencia militar de Alejandro fue crucial para que se ganara la batalla a orillas del Hidaspes en la que murieron cerca de 40.000 hombres.

Llegaron hasta el río Hífasis (en la actualidad río Beas) y allí los ejércitos se negaron a continuar, siendo este río la marca más oriental a la que llegaría. A pesar de la negativa de su ejército a continuar, obligó a sus hombres a seguir explorando durante el viaje de vuelta. Organizó a sus tropas en dos grupos: unos regresarían en barco por el río Judo hacia Persia; los otros, dirigidos por el propio Alejandro, atravesarían el temible desierto de Makram, una marcha infernal durante la que serían baja gran parte de sus hombres.

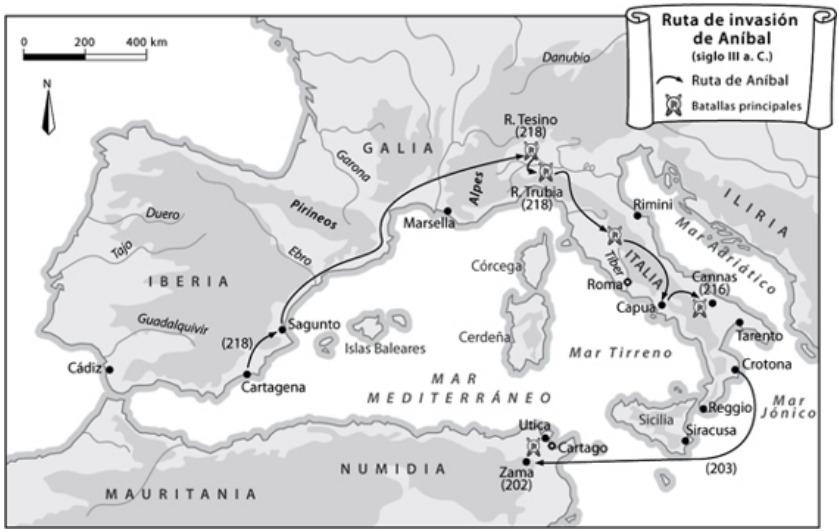
El 13 de junio del año 323 a. C. sería el último día para el gran Alejandro, que todavía no había cumplido los 33 años. El monarca murió en el palacio de Nabucodonosor II en Babilonia. Varias son la hipótesis de la causa de su fallecimiento: un envenenamiento, fiebres, una recaída de la malaria contraída años antes o, la más moderna, que se debió a una pancreatitis. Lo cierto es que después de un banquete y tras beber sin límites cayó enfermo en la cama y jamás se recuperó.

Hoy en día el lugar donde descansan sus restos sigue siendo una incógnita para los arqueólogos, aunque muchos aseguran que de encontrarse su tumba sería en la Alejandría egipcia.

Aníbal Barca (247 a. C.-183 a. C.)

El general Aníbal nació en Cartago (norte de Túnez) y fue hijo de otro gran general: Amílcar Barca. Aunque la ruta que siguió con sus ejércitos para intentar la conquista de Roma no fue tan larga como la seguida por Alejandro Magno (recorrió 2.415 kilómetros), sería

una odisea que duraría 17 años.



© Fernando de Santiago,

El viaje de Aníbal tuvo su inicio tras la caída de Sagunto, que en esos momentos era protectorado romano. El general cartaginés sabía que atacar aquella ciudad significaba entrar en guerra con el poderoso Imperio, pero no le importó. Tras ocho meses de asedio consiguió conquistar la ciudad y se dirigió con sus tropas rumbo al norte de Italia para enfrentarse cara a cara con sus enemigos.

Cerca de 90.000 hombres, 15.000 jinetes y 37 elefantes (de los que solamente quedó uno al final del viaje) integraban la tropa que marchaba hacia el Ebro rumbo al sur de Francia. El numeroso ejército avanzaba una media de 15 kilómetros diarios, teniendo que enfrentarse con todas las tribus locales que le salían al paso.

Aníbal no encontró demasiada resistencia romana gracias a que el general Escipión, su principal enemigo, se retrasó al verse obligado a poner orden en una rebelión en el norte de Italia. Así, las tropas del comandante cartaginés pasaron por Certosa, Ampurias (cuyas ruinas se encuentran en Gerona) y consiguieron atravesar el río Ródano sin muchos incidentes, aunque aquella maniobra fue muy dura y cansada para los elefantes.

Pero quedaba lo peor. La tropa, compuesta no sólo de cartagineses, sino también de miles de mercenarios y tribus locales deseosas de vengarse de los romanos, aún tenía que atravesar los temidos Alpes. Los historiadores hablan de varias rutas por las que pudo atravesarlos el ejército, aunque dos parecen las más probables:

la del Puerto de Clapier o, más al sur, por el Puerto de Larche.

El frío, la nieve, los desprendimientos de rocas y el hostigamiento de algunas tribus galas hicieron la travesía muy peligrosa y el ejército tuvo que sufrir mucho hasta llegar a las caudalosas aguas del río Po. Cuando llegaron al norte de Italia más de la mitad de los hombres que partieron desde Hispania habían desertado y Aníbal tuvo que enfrentarse a los romanos con unos 36.000 cartagineses.

La primera gran batalla que el general cartaginés solventó con éxito fue la que se desarrolló cerca de Pavía, en el río Trebia. Aníbal siguió avanzando, pero aún quedaba superar una de las peores pruebas: atravesar los Apeninos. La escarpada cordillera montañosa y sus tormentas invernales infligieron muchas bajas al ejército cartaginés, que perdió también a casi todos los elefantes que lo habían acompañado hasta ese momento.

Ya en la primavera del año 217 a. C. tuvo una nueva victoria cerca del lago de Trasimeno (localizado en la región de Umbría, en la provincia de Perugia), donde acabó con la vida de 12.000 legionarios romanos, lo que le dio fuerzas para continuar su avance. Saqueó Campania y llegó hasta Cannas, lugar en que lo esperaba un gran ejército enemigo, pero gracias a sus ingeniosas tácticas militares consiguió derrotarlo y acabar con la vida de 45.000 romanos.

Después de varios años de enfrentamientos con los ejércitos romanos, Aníbal fue llamado para ayudar a su pueblo en la batalla que ahora se había trasladado al continente africano. El general partió por mar y su flota desembarcaría en el puerto de Leptis Minor (hoy en día Lamta), asentando su cuartel en Hadrumetum (actual Susa, en Túnez). En un primer momento Aníbal intentó negociar la paz, pero el enemigo no quiso llegar a acuerdos y se vieron abocados a la batalla de Zama, el 19 de octubre de 202 a. C. Esta vez los romanos habían reforzado su caballería y contaban con la colaboración de muchos mercenarios. La batalla fue cruenta: Aníbal perdió 40.000 hombres y se vio obligado a rendirse y a firmar la paz con Roma y con el general Escipión el Africano. El documento que tuvo que firmar lo obligaba a renunciar a su ejército y a pagar un tributo a Roma durante 50 años.

Después de perder la confianza de su pueblo, Aníbal, que en ese momento tenía 46 años, decidió exiliarse y marchar hacia Tiro (actual Líbano) y Éfeso, desde donde, y tras aliarse con enemigos de Roma, intentó de nuevo batallar contra el gran Imperio, llegando incluso a dirigir una flota fenicia.

Aníbal llegó a fundar dos nuevas ciudades: Artaxata (actual Artashat) y Prusa (actual Bursa, en Turquía), pero siempre temía ser entregado a los romanos. De hecho, cuando el viejo general tenía 63 años terminó suicidándose para no caer en manos de sus enemigos. Se dice que abrió un anillo que lo había acompañado durante muchos años y volcó un veneno que había en su interior dentro de una copa de vino. Con la muerte del general cartaginés Roma se libraba de uno de sus peores enemigos.

Atila (39-453)

«El azote de Dios» es el terrible sobrenombre con el que se conocía al último caudillo de los hunos, no es de extrañar que lo incluyera en mi libro *La historia más curiosa* como uno de los «malos de la historia», y aunque repasemos de aquel ensayo algunos aspectos de su vida, en este capítulo de «grandes rutas históricas» nos centraremos también en los miles de kilómetros que recorrió aterrorizando enemigos y conquistando territorios.

Atila fue uno de los peores enemigos del Imperio romano, unificó todas las tribus bárbaras con el objetivo de doblegar a sus oponentes del otro lado del Danubio y gobernó el mayor imperio europeo de su tiempo, desde el 434 hasta su muerte en el 453.

Los enemigos no consideraban a los hunos «humanos», más bien eran para ellos la reencarnación del demonio. Se decía que no cocinaban la carne y que prácticamente vivían sobre sus caballos. No tenían casas, no utilizaban ropa limpia, apenas se aseaban y eran aterradores. Llegaban al campo de batalla cabalgando a toda velocidad pegados a sus bestias y portando arcos y flechas que utilizaban con total maestría, por lo que causaban el terror de sus adversarios rápidamente.

Su fama de crueles fue su mejor tarjeta de visita y los romanos, para evitar enfrentarse con sus ejércitos, no dejaban de negociar una y otra vez con el rey de los hunos, cambiando la paz por oro y riquezas. Roma se convirtió en el mejor suministrador de bienes para Atila, que con sus hombres llegó a las puertas de Roma. El propio papa León I tuvo que negociar con el bárbaro la paz a cambio de carromatos repletos de riquezas, pero en el camino habían muerto miles y miles de hombres de los dos bandos.

Los hunos procedían seguramente de las tribus bárbaras del noroeste de China y su ruta comenzaría en las llanuras del Danubio. Desde allí avanzarían hasta invadir Persia, recorriendo con

posterioridad los Balcanes para terminar saqueando varias ciudades, entre ellas Sigindunum (la actual Belgrado). Más tarde tomaron Sérdica (la moderna Sofía), Filípolis (Plovdiv) y Arcadiópolis. Desde allí llegaron hasta las puertas de Constantinopla, la cual tuvieron sitiada hasta que la ciudad se rindió y los hunos consiguieron un buen acuerdo de paz (casi dos toneladas de oro).

Aquel botín los mantuvo algunos años tranquilos en sus dominios, pero pronto a Atila comenzó a rondarle la idea de extender su reino hasta la Galia y las costas del Atlántico. En el año 451 marchó con su ejército (que algunos escribas apuntan a que lo componían cerca de 500.000 bárbaros) hasta llegar a Bélgica. Una coalición godo-romana se enfrentaría a los hunos en la batalla de los Campos Cataláunicos, obligando a los hombres de Atila a replegarse hasta que un año después invadiría y saquearía Italia hasta el río Po. Allí varias negociaciones consiguieron que Atila se retirara.

Finalmente, cuando sus riquezas y su poder eran incuestionables, regresó a su tierra y comenzó a preparar una fastuosa boda con una hermosa joven germánica de la que se había encaprichado.

Tal y como se apuntaba en *La historia más curiosa*, Atila se casó con la bella joven cuando ya había cumplido los 50 años y lo celebró con un gran banquete, plagado de invitados, donde la comida y la bebida se sirvieron en grandes cantidades durante toda la noche. Misteriosamente, el rey de los hunos apareció muerto en su cama al día siguiente. Algunos relatos aseguran que después de comer y beber sin mesura tuvo una hemorragia nasal y que se ahogó en su propia sangre. Otros, en cambio, hablan de envenenamiento por parte de su joven esposa para vengarse del asesinato de su familia a manos de los bárbaros. Lo cierto es que a su muerte su ejército quedó consternado y como pensaban que el más grande guerrero de todos los tiempos no debía ser ofrendado con lágrimas de mujer sino con sangre de guerreros, sus hombres se cortaron el pelo y se hirieron entre ellos con las espadas. Era su forma de adorar al más valeroso y cruel bárbaro que ha dado la historia.

Napoleón (1769-1821)

No hay duda de que Napoleón I Bonaparte pasará a la historia por ser un gran militar y una mente privilegiada en el «arte» de la

guerra, pero también hay que reconocerle su faceta viajera y conquistadora. Posiblemente fascinado por las historias bélicas y viajeras que del gran Alejandro se contaban. Al igual que otros grandes conquistadores como Julio César o Hernán Cortés que también seguían la estela del gran general macedonio al que adoptaron como modelo.

Cuando tenía cumplidos los 27 años se proclamó jefe del ejército francés en Italia y marchó invadiendo aquel país. Libró importantes batallas contra los austriacos y los ejércitos papales, y consiguió para Francia el dominio del norte de Italia, los Países Bajos y el área del Rin; incluso tomaría Venecia, rompiendo así sus más de 1.000 años de independencia. Después de finalizar sus conquistas regresaría a París como un héroe popular.

En marzo de 1798 sus inquietudes viajeras le llevarían a intentar colonizar Egipto, en aquel momento bajo el dominio de los otomanos. Mientras avanzaba la expedición hacia el puerto de Alejandría, Napoleón conquistó a traición Malta, expulsando de ella a la orden hospitalaria. Ganó la batalla de las Pirámides al frente de un ejército de 25.000 hombres que se batieron contra 100.000 enemigos, pero perdió casi toda su flota en la batalla del Nilo frente al almirante Nelson. Eso hizo que tuviera que permanecer más tiempo de lo que en un principio había previsto en tierras egipcias.

A principios de 1799, Napoleón partió con su ejército hasta Siria y después hacia las ciudades costeras de Jaffa, El Harish, Gaza y Haifa. Incapaz de tomar la fortaleza de Acre con un ejército plagado de enfermos y debilitado por las fiebres y el agotamiento, el general francés marchó de nuevo hacia Egipto. Cuentan las crónicas que para imprimir velocidad a su viaje decidió ejecutar a los prisioneros y dejar abandonados a su suerte a los enfermos e impedidos. Después de un tiempo en Egipto decidió regresar a Francia, dejando allí al mando al general Kléber.

Mientras Napoleón permaneció en Egipto los austriacos reconquistaron sus territorios, por lo que en 1800 el general, al mando de su ejército, se vio obligado a atravesar los Alpes; tras varias batallas consiguió que los austriacos firmaran un armisticio.

Las numerosas victorias conseguidas batalla tras batalla llevaron a Napoleón hasta el trono de Francia. En 1804, en la catedral de Notre Dame de París y ante la presencia del papa Pío VII, el estratega se coronó a sí mismo como emperador francés.

Las ansias de conquista continuaron y ahora el objetivo era uno de sus mayores enemigos: Inglaterra. Para eso Francia se alió con España, y juntas participaron y cayeron derrotadas de nuevo ante el

almirante Nelson en la famosa batalla de Trafalgar. Intentando recuperarse de la derrota se dirigió hacia Austerlitz (en la actual República Checa), donde vencería a las fuerzas austro-húngaras.

Prácticamente toda Europa estaba sometida al «yugo» francés. Pronto cayeron el reino de Nápoles, Holanda y la mayoría de lo que hoy compone el estado alemán. También España sufrió la conquista de los franceses que, aprovechándose del tratado de Fontainebleau, en el que se permitía a los ejércitos napoleónicos atravesar nuestros territorios para que conquistaran Portugal, invadió España y derrotó a nuestro ejército y al inglés, que acudió en nuestra ayuda.

El Imperio francés alcanzó en 1810 su máxima extensión tras conquistar lo que actualmente serían las zonas de Eslovenia, Croacia, Bosnia-Herzegovina, Serbia y Montenegro más los llamados Estados Pontificios (varios territorios centrales italianos que tenían a Roma como capital). Sus ansias de poder llevaron a Napoleón hasta Polonia y parte de Rusia, la frontera que marcaría el principio de su ocaso.

Una gran coalición dirigida por Rusia y secundada por Inglaterra, España, Portugal, Alemania, Austria y Suecia hizo que los franceses fueran derrotados en la batalla de las naciones en Leipzig, en una cruenta contienda en la que murieron 120.000 soldados de ambos bandos. Napoleón se retiró, y finalmente París sería ocupado el 31 de marzo de 1814. El emperador abdicó y fue exiliado a la isla de Elba.

Napoleón murió el 5 de mayo de 1821 en la misma isla en la que estaba recluido. Tenía en aquel momento 51 años y aunque estipuló en su testamento ser enterrado a la orilla del Sena se le dio sepultura en la isla de Santa Elena. En 1840, y gracias al gobierno de Luis Felipe I, sus restos fueron repatriados y depositados en Les Invalides (un gran edificio del siglo XVII que se construyó como lugar de hospedaje para los afectados por la guerra, inválidos, mutilados y heridos).

El Camino de Santiago

Muchos reconocimientos ha obtenido el famoso Camino de Santiago en los últimos tiempos: ha sido declarado por la Unesco Patrimonio de la Humanidad, el Consejo de Europa lo ha nombrado Itinerario Cultural Europeo y ha recibido el título honorífico de Calle Mayor de Europa.

Para conocer los orígenes de la transitada ruta deberíamos

seguir el rastro del apóstol Santiago (el hermano mayor del apóstol Juan e hijo de Zebedeo, perteneciente a una modesta familia que se dedicaba a la pesca en las riberas del lago de Genesaret). Tras la muerte de Jesucristo continuó su labor apostólica en Jerusalén, aunque más tarde se trasladaría al sur de Hispania y luego al norte atravesando tierras portuguesas. Continuó predicando por Galicia, Zaragoza o Valencia, hasta que regresó a Palestina. Allí sería decapitado en tiempos de Herodes por incumplir la prohibición de predicar el cristianismo.

Según algunos cronistas de la época, los seguidores del apóstol robaron su cadáver y lo transportaron en barco de nuevo a la Península. Una vez llegaron a tierra, continuaron en carromato el penoso viaje con los restos del apóstol por tierras del norte de la Península hasta que en el bosque de Libredón los bueyes que lo transportaban se negaron a continuar, por lo que la comitiva tomó este hecho como una señal divina y el lugar señalado para enterrar a Santiago el Mayor.

Es posible que éste fuera el inicio de las peregrinaciones desde varios puntos de Europa hasta tierras gallegas. Tiempo después el rey Alfonso II de Asturias mandó edificar sobre el famoso sepulcro una iglesia, por lo que, cada vez con más intensidad, empezaron a llegar peregrinos hasta la sagrada tumba. Pero el espaldarazo definitivo se lo daría en el año 844 un hecho que los cronistas calificaron como sobrenatural: cerca de Logroño, el rey Ramiro I de Asturias se enfrentaba a las tropas musulmanas de Abderramán II. La situación era muy complicada porque los infieles aventajaban en número al ejército cristiano. Según la leyenda, en pleno fragor de la batalla se apareció el apóstol Santiago a lomos de su caballo blanco. Portaba una espada y a su paso iba acabando con la vida de sus enemigos, por lo que se ganó el apelativo de «Santiago matamoros». A partir de ese momento y tras la victoria cristiana, la tumba del apóstol se convirtió en lugar de peregrinación. Pronto los monarcas reinantes comprendieron que aquel camino sería fuente de numerosos ingresos. En pocos años aquella transitada ruta se vería beneficiada con calzadas y puentes. Dos monarcas fueron los que más apoyaron la ruta jacobea: Sancho III de Navarra y Alfonso VI de Castilla.

La primera gran acogida de peregrinos por parte de la ruta jacobea sería en los siglos XI y XII. En 1122 el papa Calixto II promulga que el año Santo Jacobeo sea aquel en que el día 25 de julio caiga en domingo.

Pero no todo ha sido esplendor en el transitado camino. A partir

del siglo XV la afluencia de peregrinos decreció de forma considerable, en parte debido a la peste negra que diezmó la población europea. También contribuiría a ese declive el ansia de conquista de los posteriores monarcas españoles, que dejaron de apoyar la ruta en beneficio de la conquista de nuevos mundos. A partir del siglo XVIII el Camino de Santiago se revitalizó y, gracias a que el papa León XIII declaró verdaderos los restos del apóstol reaparecidos en unas excavaciones, la ruta es cada vez más conocida y transitada.

Diferentes rutas para un mismo camino

El camino aragonés
Tiene un trazado de unos 164 kilómetros que comienza en Huesca, en la localidad de Somport, y que tras pasar por Zaragoza finaliza en Navarra, en Puente la Reina. En el camino atravesaremos la comarca de la Jacetania y la de las Cinco Villas, donde podremos localizar Ruesta y Undués de Lerda; tras adentrarnos en Navarra llegaremos al valle de Ibargoiti, el de Elorz, la sierra de Alaiz y, antes de llegar a Puente la Reina, la localidad de Sangüesa. Llegados a este punto queda recorrer el resto del camino.

El camino francés
Tiene una longitud de 775 kilómetros y en la actualidad se ha dividido en 31 etapas. Éste fue quizás el más recorrido durante la Edad Media cuando, aparte de los peregrinos habituales, el viajero se podía cruzar con monjes o caballeros de alguna orden religiosa. El camino parte desde Saint Jean de Pied de Port y atraviesa: Roncesvalles, Larrasoaña, Pamplona, Puente la Reina, Estella, Los Arcos, Logroño, Nájera, Santo Domingo, Belorado, San Juan de Ortega, Burgos, Hornillos, Castrojeriz, Frómista, Carrión de los Condes, Sahagún, El Burgo Ranero, León, Villadangos del Páramo, Astorga, Rabanal del Camino, Ponferrada, Villafranca del Bierzo, Vega de Valcarce, O Cebreiro, Samos, Sarria, Portomarín, Palas de Rei, Arzúa, Monte do Gozo, Santiago de Compostela y Finisterre.

© Sebastián Álvaro

El camino vasco
Esta ruta de 203 kilómetros ha sido bautizada con diferentes nombres: de Bayona, del túnel de San Adrián o del Interior. En la época romana era la puerta de entrada al centro de la Península desde Irún. Comienza en Irún y atraviesa Hernani, Tolosa, Zerain, Salvatierra/Agurain, Vitoria/Gasteiz, La Puebla de Arganzón, Haro y Santo Domingo de la Calzada.

El camino primitivo
Fue el que recorrió Alfonso II el Casto en el siglo IX para visitar la recién descubierta tumba del apóstol Santiago. Tiene 265 kilómetros y comienza en Oviedo. Atraviesa: Grado, Salas, Tineo, Borres, Pola de Allande, La Mesa, Grandas de Salime, Fonsagrada, Cádavo Baleira, Lugo, San Román de Retorta y Melide.

La Vía de la Plata
Éste era el nombre con el que se bautizó la calzada romana que partía desde Emérita Augusta (actual Mérida) y finalizaba en Astúrica Augusta (hoy Astorga). Los romanos la construyeron a finales del siglo I a. C. con fines militares en su empeño de conquistar la Península Ibérica. Este itinerario también ha sido llamado «la ruta del sur» y hoy en día es recorrido por cerca de 4.000 peregrinos que parten desde Sevilla camino de Santiago de Compostela.

Desde Sevilla a Astorga hay 705 kilómetros por recorrer atravesando cuatro calzadas romanas. La ruta parte de Sevilla y pasa por Guillena, Castiblanco de los Arroyos, Almadén de la Plata, Monesterio, Fuente de Cantos, Zafra, Almendralejo, Mérida, Alcúescar, Valdesalor, Casar de Cáceres, Cañaveral, Galisteo, Cáparra, Baños de Montemayor, Fuenterroble de Salvatierra, San Pedro de Rozados, Salamanca, Zamora, Montamarta, Granja de Moreruela, Benavente, Alija del Infantado, La Bañeza y Astorga.

El camino portugués

Muchos personajes ilustres han recorrido este camino, entre ellos el rey Sancho II, la reina Santa Isabel o el rey don Manuel «el Afortunado». Realizar el camino desde Lisboa significa recorrer aproximadamente 600 kilómetros. Hay peregrinos que también lo comienzan en Oporto, cubriendo 240 kilómetros, o que realizan el tramo español de Tui a Santiago (119 kilómetros), atravesando O Porriño, Redondela, Pontevedra, Caldas de Reis y Padrón para llegar a Santiago de Compostela.

La ruta de las Cruzadas

El papa Urbano II se mostraba preocupado aquella mañana del 27 de noviembre de 1095. Se celebraba el llamado Concilio de Clermont, un cónclave al que habían asistido los más altos dignatarios de la Iglesia y algunos de los más importantes nobles europeos. Urbano II se dirigió con gesto serio a los allí presentes para hablarles de las súplicas que le llegaban de los cristianos de oriente. Al parecer la situación en Jerusalén era insostenible, a los cristianos se les humillaba y los Santos Lugares estaban siendo mancillados. La indignación era evidente entre todos los congregados, y el Papa, al finalizar el Concilio, gritó la famosa frase: *Dieu lo volti* (Dios lo quiere) y la esperanza rugió en el corazón de muchos cristianos.

Ése fue el inicio de una contienda que duraría casi 200 años (de 1095 a 1291) y en la que miles de cruzados, esperanzados con los tesoros que los aguardaban y con la certeza de que todos sus pecados les serían perdonados, comenzaron un largo y penoso viaje del que la gran mayoría no regresó. Partieron desde Toulouse, Tours, Londres, París, Verdún, Ratisbona, Venecia o Roma. Todas las expediciones tenían el objetivo de llegar por mar hasta Palestina. Aunque la primera de las cruzadas fue la más importante,

hubo a lo largo de los años hasta ocho diferentes.

La Primera Cruzada (1096-1099)

Los primeros en partir lo hicieron siguiendo a Pedro «el Ermitaño», un curioso personaje que conocía el camino después de haber peregrinado en varias ocasiones hasta Tierra Santa. Esta primera partida fue denominada «de los pobres» y la constituyeron miles de mujeres y hombres humildes y unos cuantos caballeros franceses capitaneados por Gualterio sin Haber, que de forma desorganizada se dirigieron hacia oriente. Las crónicas hablan de 40.000 personas, de las cuales la mitad jamás regresaron.

Desde Francia partieron hacia el sur atravesando el Sacro Imperio Romano Germánico, el reino de Hungría y la provincia búlgara del Imperio Romano de Oriente. Pronto aquella muchedumbre inexperta en la batalla se quedó sin provisiones, por lo que comenzaron a robar y saquear todas las aldeas que atravesaban, quemando ciudades y asesinando a todo aquel que consideraban infiel. Al final los hombres de Pedro «el Ermitaño» y las tropas de Gualterio, que habían viajado por separado, se unieron en Constantinopla.

Aquel numeroso ejército comenzó a saquear todo lo que encontraba alrededor de Constantinopla; el hambre hacía que cada vez la muchedumbre estuviera más descontrolada. Finalmente el emperador bizantino Alejo I lo dispuso todo para que los cruzados pudieran atravesar el Bósforo rumbo a Asia Menor. Allí tomaron Nicea y un numeroso grupo se enfrentaría a los turcos, los cuales, tras una emboscada, apresaron a la mayoría del ejército cruzado. Más de 20.000 cristianos cayeron en el enfrentamiento, incluido su capitán Gualterio sin Haber.

Después de este desastre logístico y militar se organizó la llamada Cruzada de los Príncipes, en agosto de 1096. A la cabeza de los ejércitos iban nobles como Godofredo de Bouillón, Bohemundo de Tarento o Raimundo de Tolosa con soldados franceses, de los Países Bajos y de los reinos de Normandía y Sicilia.

Los cruzados, esta vez profesionales y bien equipados, se concentraron en Constantinopla y de ahí partieron hacia Siria. Su primera gran misión fue la toma de Antioquía, ciudad que tuvieron que sitiar durante siete meses y que al final llegaron a conquistar. Desde allí se dirigieron hacia la añorada ciudad de Jerusalén, y acamparon a sus puertas en 1099. Pocos meses después el ejército

cruzado, a las órdenes de Raimundo de Tolosa, tomó la ciudad. Los soldados cristianos no respetaron ni a mujeres ni a niños, realizando una terrible matanza en la que los cadáveres de judíos o musulmanes se contaban por miles. La leyenda cuenta que la sangre manaba como ríos por las calles de Jerusalén. La ciudad fue arrasada y sus bienes repartidos entre los soldados, que con el botín conseguido regresaron mayoritariamente a sus hogares. La conquista de Jerusalén daría por terminada la Primera Cruzada.

El reino de Jerusalén quedó al mando de Godofredo de Bouillón y junto a él se crearon también el principado de Antioquía, Trípoli (el actual Líbano) y el condado de Edesa (en la actualidad Urfa, en Turquía).

Tras la muerte de Godofredo, Jerusalén vivió momentos de esplendor y de expansión bajo los reinados de su hermano Balduino I y de su primo Balduino II.

La Segunda Cruzada (1147-1149)

Este segundo viaje a Tierra Santa se organizó tras haber caído en diciembre de 1144 uno de los más importantes bastiones cruzados, el condado de Edesa. Un año después el papa Eugenio III, apoyado por varios reyes y nobles europeos, organizó una nueva marcha hacia Tierra Santa.

Los ejércitos partieron en 1147 hacia Antioquía cada uno desde su lugar de origen. En esta contienda se embarcaron franceses, alemanes, eslavos e incluso ingleses y escoceses, que antes de llegar a Tierra Santa ayudaron a la toma de Lisboa, Almería o Tarragona. El camino fue desigual tanto para el ejército francés que no sufrió muchos contratiempos como para el alemán que, hostigado por los turcos, sufrió un gran número de bajas. Finalmente agrupados, partieron hacia Jerusalén, donde se celebraría una reunión con los altos mandatarios. Allí se encontraban el rey francés Luis VII, Conrado III, los grandes maestres de las órdenes militares y un gran número de caballeros que decidieron recuperar la ciudad de Damasco, pero todas las contiendas en las que participaron fueron un desastre y no consiguieron ninguna de las ciudades perdidas. El rey Luis VII regresaría humillado a su hogar deseoso de encontrar la venganza, posiblemente en una tercera cruzada.

La Tercera Cruzada (1189-1192)

Con el tiempo se perdieron todos los reinos reconquistados. Saladino, el gran caudillo árabe, se alzaría con el dominio de Damasco, Alepo y por último Jerusalén, ciudad que tomaría en 1187.

El Papa que regentaba los dominios de la Iglesia en esos momentos era Gregorio VIII, que no podía soportar ver cómo todos los Santos Lugares habían vuelto de nuevo a manos de los infieles capitaneados por Saladino, y organizó una nueva campaña en la que participarían el emperador germánico Federico Barbarroja, el rey Felipe II de Francia y el rey inglés Ricardo Corazón de León, que tomó el relevo del fallecido Enrique II.

Los ejércitos avanzaron hacia Tierra Santa, los germanos por tierra a través de Anatolia, los ingleses por barco bordeando la Península Ibérica y los franceses por tierra hasta Marsella y Génova para continuar en barco hasta San Juan de Acre. Pronto surgieron las primeras bajas al fallecer Federico Barbarroja, que al atravesar con armadura el río Saleph, cayó y se ahogó debido al peso de su coraza. Su ejército decidió regresar de nuevo a su país, aunque un pequeño grupo de caballeros, capitaneados por su hijo Federico IV, marcharon hacia Jerusalén para enterrar el cuerpo sin vida del emperador alemán. Franceses e ingleses se dedicaron a asediar San Juan de Acre hasta que consiguieron su objetivo. La fama de gran guerrero del rey Ricardo se extendió con rapidez, y a Saladino pronto le llegó la noticia de que el ejército cruzado se dirigía hacia Jerusalén a través de la costa. Pero Ricardo tenía problemas en casa, donde su hermano Juan Sin Tierra pretendía arrebatarle la corona. Al final decidió negociar con Saladino y proponer un tratado de paz que tuviera una duración de cinco años, y en el que se permitiera a los cristianos visitar con total libertad Jerusalén y los Santos Lugares. Con este tratado se daría por concluida la Tercera Cruzada.

La Cuarta Cruzada (1202-1204)

Este acuerdo no dejó satisfecho al papa Inocencio III, que como el resto de sus predecesores anhelaba conquistar Jerusalén. Pero en aquel momento la situación era comprometida para franceses e ingleses, que tenían muchos problemas y disputas entre ellos, y los alemanes andaban enfrentados a Roma. A pesar de todos los problemas, Inocencio III convenció a varios condes y nobles que se

pusieron en marcha hacia Tierra Santa. Venecia fue la ciudad elegida para la partida por mar hacia Egipto, desde donde irían hasta Jerusalén, pero los cruzados debieron permanecer algunos meses a las afueras del puerto veneciano hasta lograr un acuerdo económico que les permitiera adquirir una flota para su transporte. Tras duras negociaciones, los cruzados recibieron un importante descuento a cambio de que devolvieran a los venecianos la ciudad de Zara, cosa que hicieron. Finalmente, después de muchas penalidades, las tropas llegaron hasta Constantinopla en junio de 1203. Sitiaron la ciudad, y tras varios intentos consiguieron devolverla a la cristiandad, es decir, al emperador bizantino Alejo III. Constantinopla fue saqueada y arrasada, un expolio del que no se librarían ni las iglesias ni los monasterios. Por desgracia ése sería el único logro de la Cuarta Cruzada.

La Quinta Cruzada (1217-1221)

Al pasar los soldados del emperador germánico Federico Barbarroja, durante la Tercera Cruzada, por tierras húngaras el rey Béla III les prometió que en algún momento él y los suyos se dirigirían a Tierra Santa para combatir con los infieles. El rey húngaro murió sin cumplir su promesa, pero su hijo, Andrés II, decidió cumplir lo prometido por su padre. Así, y bajo el auspicio del papa Honorio III, partió en febrero de 1217, justo cuando vencía el tratado de paz firmado anteriormente por el rey de Jerusalén con el sultán Al-Ádil.

Las tropas húngaras se unieron a las austriacas, francesas y germanas en la batalla. Tras agruparse en Acre comenzaron una larga marcha hacia Egipto y, después de varias pequeñas conquistas, lograron tomar la ciudad egipcia de Damietta. Una vez allí su siguiente objetivo era avanzar hacia El Cairo, pero el sultán Al-Kamil había conseguido reorganizar a sus tropas y había encontrado nuevos aliados que se enfrentarían a los cruzados. La crecida del Nilo jugó en contra de los cristianos, que pronto se vieron cercados por el enemigo. Esto les obligó a entregar la ciudad de Damietta y negociar de nuevo la paz. Finalmente abandonaron la ciudad conquistada y regresaron a Europa tras haber realizado una cruzada que no aportó grandes cambios a la situación precedente.

El resto de las Cruzadas

Hasta ocho cruzadas se realizaron a Tierra Santa, aunque las más importantes serían las cinco primeras. La siguiente, la Sexta Cruzada, tuvo como recompensa la recuperación de la ciudad de Jerusalén por parte del emperador alemán Federico II que, casado con Yolanda de Jerusalén (heredera al trono), hizo valer sus derechos y sin apenas violencia y con tan sólo 3.000 caballeros se apoderó de la ciudad y se coronó rey de Jerusalén en el año 1225. Gracias a los acuerdos de paz firmados se evitaban los conflictos en los siguientes 10 años y además se conseguían las ciudades de Nazaret y Belén.

Jerusalén se volvió a perder en 1244. Esta vez fueron los turcos kharezmianos los que la consiguieron y ya nunca más regresaría a manos cristianas. Pero Roma consideraba que esta ofensa debía ser restaurada cada cierto tiempo, por lo que se preparó la Séptima Cruzada, que contaba con el beneplácito del papa Inocencio IV y tuvo al rey francés Luis IX (San Luis) al frente de las tropas. En esta ocasión no se pudo contar con Inglaterra y Alemania, inmersas en conflictos internos e incapaces de hacer frente a una nueva campaña en el exterior.

El objetivo de los franceses era de nuevo Egipto, desde donde planeaban volver a atacar Jerusalén. Pero al igual que en la Quinta Cruzada tomaron Damietta. Allí tuvieron que permanecer unos meses debido, como en la ocasión anterior, a la crecida del Nilo. Los cruzados intentaron una vez más el asedio de El Cairo, pero Luis IX cayó preso y además enfermó de disentería. Tras el pago del rescate, el rey francés se alejó de Egipto para dirigirse de nuevo a San Juan de Acre. Por la zona realizó algunas campañas, en las que ganó unos pocos territorios a la causa, pero los asuntos internos (su madre acababa de morir) hicieron que replegara a sus hombres y regresara a su reino.

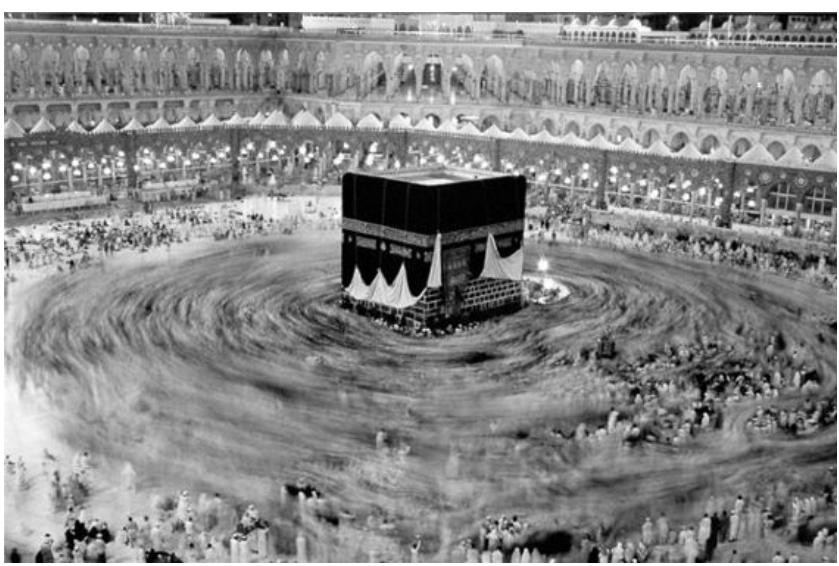
A pesar de que en la Séptima Cruzada no se consiguieron grandes conquistas, la fama de Luis IX creció, y el rey se animó a organizar un nuevo viaje a Tierra Santa, en lo que sería la última campaña, la Octava Cruzada. El rey francés al mando de 6.000 hombres se dirigió hacia Marsella, donde embarcaron, esta vez, rumbo a Túnez, a cuyo sultán pretendía convertir al cristianismo. Pero la expedición militar sería un auténtico desastre para los cruzados, que al desembarcar comenzaron a enfermar de una epidemia de peste que asolaba el país tunecino. Las fiebres acabaron con el hijo de Luis IX y de muchos de sus hombres. El rey participó en las labores de cuidado de los enfermos hasta que la peste también acabó con su vida el 25 de agosto de 1270. Un final

triste para una de las campañas más cruentas de la historia: las Cruzadas.

De aquella época sólo quedan en pie algunas fortalezas que hoy en día se pueden visitar y que se mantienen como muestra de los miles de soldados y peregrinos que llegaron hasta su añorada Tierra Santa.

La ruta hacia La Meca

El peregrinaje hasta La Meca es uno de los llamados «cinco pilares» del islam (los otros cuatro son la oración, la profesión de la fe, la limosna y el ayuno durante el Ramadán) y lo deben realizar al menos una vez en la vida todos los musulmanes (siempre y cuando tengan los medios económicos necesarios y su salud se lo permita). Aunque se suele peregrinar durante todo el año a La Meca, que llega a recibir a unos seis millones de fieles, la mayor concentración se realiza en el mes musulmán de Du I-hiyya. Durante el peregrinaje mayor o *hajj* se han llegado a contabilizar entre dos y medio y tres millones de peregrinos que acuden vestidos con ropas blancas sin costuras. Durante el *hajj* no se afeitan ni se cortan el pelo y se abstienen de sexo. No pueden hacer daño a ninguna planta o animal.



© EFE/SIPA-PRESS/C. Aral

La Meca está situada en la región del Hiyaz, en la actual Arabia

Saudí, a unos ochenta kilómetros del mar Rojo y es una de las ciudades más importantes de la Península arábiga. Fue la ciudad natal de Mahoma y en ella hay dos lugares importantes que los peregrinos no pueden dejar de visitar.

Masjid al-Haram

La traducción sería «la mezquita sagrada». Es la mezquita más importante de La Meca y el primer lugar santo del islam. A lo largo de la historia ha sido ampliada por diferentes gobernantes, la última fue bajo el mandato del rey Fahd, que la extendió hasta obtener los actuales 320.000 metros cuadrados con capacidad para acoger a más de un millón de fieles. En su interior podemos encontrar la Kaaba (que en árabe significa «dado» o «cubo»), un edificio de 12 x 10 x 15 metros envuelto en su totalidad por un manto negro, en cuyo ángulo sudeste se guarda la famosa «piedra negra» que, según cuenta la leyenda, el arcángel Gabriel regaló a Abraham. En 931 la piedra negra fue robada por miembros de una secta islámica y llevada a Bahrein. Tras duras negociaciones diplomáticas, 20 años más tarde la piedra sagrada recuperó su espacio en La Meca.

Durante el *hajj* los fieles deben dar siete vueltas a la Kaaba en sentido inverso a las agujas del reloj a la vez que realizan sus alabanzas a Alá. Durante el recorrido los peregrinos intentan tocar o besar la piedra negra.

Pozo de Zamzam

La Meca se encuentra situada en un valle árido con muy pocas fuentes de agua, y según las antiguas tradiciones, el agua de este pozo está bendecida por Dios. Los fieles aseguran que esta agua, aparte de calmar la sed, sacia el hambre y cura las enfermedades. Todos los peregrinos intentan beberla e incluso llevársela en botellas. También es tradición mojar las ropas con las que serán enterrados.

Otra ciudad sagrada que tampoco puede ser visitada por los «no musulmanes» es Medina, situada en la región del Hiyaz, a casi 350 kilómetros de La Meca. Al conjunto formado por Medina y por La Meca se le llama en árabe Al-Haramayn Ash-Sharifayn, es decir, «Los Dos Santos Lugares». Esta ciudad ha adquirido una gran importancia por los peregrinos debido a que en el año 622 Mahoma

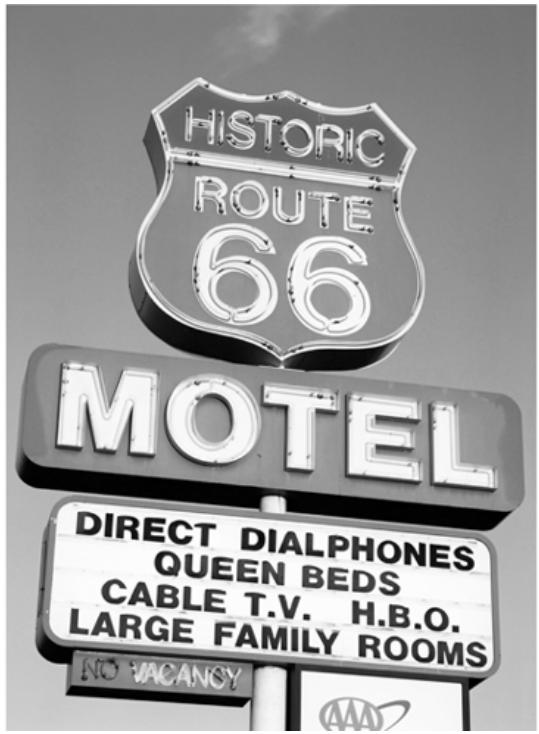
se refugió en ella tras huir de La Meca perseguido a causa de sus creencias religiosas. Esta escapada es conocida como «la hégira» y tuvo lugar un 22 de septiembre. Esta fecha es la utilizada como inicio del calendario islámico.

En Medina falleció Mahoma en junio del año 632. Fue enterrado por sus fieles en el patio de su casa, que con el tiempo se convertiría en la mezquita Masjid al-Nabawi, «mezquita del Profeta», la segunda en importancia después de La Meca y lugar también casi obligado de peregrinación.

La Ruta 66

Es una histórica ruta de carreteras construida en 1938 que partía desde el lago Michigan (Chicago) atravesando grandes barreras montañosas, desiertos y terrenos desolados para terminar 400.000 kilómetros después en las playas de Santa Mónica, en Los Ángeles (California).

A lo largo de la historia muchos han sido los americanos que se han trasladado del este al oeste en busca de nuevos territorios hacia donde expandirse en su afán colonizador. Ya en la historia más actual, cuando la gran depresión de la década de 1930 golpeaba el país, muchas familias recorrieron miles de kilómetros hacia California, que para ellos era una tierra de oportunidades donde siempre había sol, cosechas abundantes y trabajos bien remunerados.



© Eurasia Press/Prisma

La Ruta 66 también sería bautizada como «la calle principal de América», «la carretera madre» o «la carretera de Will Rogers» (uno de los más famosos actores de la época, gran cronista y viajero empedernido). Pronto los residentes de todas las áreas por las que discurría la famosa ruta comprendieron que los viajeros necesitarían muchas cosas a lo largo del trayecto: gasolina, comida, hostales donde hospedarse e incluso entretenimiento. Miles de estaciones de servicio, bares, hostales y hoteles, mercados y tiendas de *souvenirs* se montaron a lo largo de los miles de kilómetros de la transitada carretera, y aunque en 1985 fue retirada oficialmente de la Red de Carreteras de Estados Unidos, en la actualidad aún representa un gran atractivo turístico para miles de visitantes que la recorren, algunos de ellos conduciendo grandes motos.

La ruta originalmente arrancaba desde el lago Michigan en Chicago (Illinois), y atravesaba Missouri, Kansas, Oklahoma, Texas, Nuevo México, Arizona y California, hasta finalizar en Los Ángeles, con un recorrido total de 2.448 millas (3.939 kilómetros) pasando por ocho estados y tres zonas horarias.

A lo largo de los 14.000 kilómetros de longitud el viajero puede encontrar decenas de atractivos turísticos. La ruta pasa por el Gran

Cañón, por Las Vegas, por el desierto de Mojave... Decenas de paisajes singulares esperan al visitante en esta mítica ruta. A continuación veamos un ejemplo de lo que puede ser un recorrido clásico:

Chicago-Springfield (Illinois)

Chicago es la tercera ciudad más grande de Estados Unidos y desde donde arranca la histórica ruta. En un principio comenzaba entre el paseo Jackson y la avenida Michigan, aunque tras la Exposición Universal de 1933 el inicio se trasladaría hasta la entrada del parque Grant, en la calle Lake Shore. En Chicago hay varios establecimientos que debemos visitar, como el restaurante Dell Rhea's Chicken Basket en Willowbrook, uno de los locales favoritos de la Ruta 66 desde la década de 1940, famoso por su pollo frito. La carretera nos llevará hasta Romeoville, Joliet y Wilmington, donde tendremos que detenernos para una foto obligada: la que se hacen los viajeros bajo el famoso Gigante de Gemini, un astronauta de más de ocho metros de alto ubicado frente a Launching Pad Drive-In.

Continuamos la ruta pasando por Chenoa, Normal, Bloomington, Funks Grove (lugar en que se encuentra un centro histórico donde desde 1824 se fabrica el sirope de arce, ideal como acompañamiento de tortitas), Lincoln y finalmente Springfield (Illinois), donde se puede hacer la primera parada del día con otra visita a realizar: el Shea's Gas Station Museum (2075 de la calle Peoria), que nos vendrá muy bien para conocer historias curiosas de la ruta.

Springfield (Illinois)-Springfield (Missouri)

Desde Illinois partimos rumbo al estado de Missouri por la carretera 55, aunque no podemos abandonar Springfield sin pasar por el restaurante Cozy Dog Drive (2935 de la calle South Sixth), un local histórico, especializado en un tipo de perrito caliente rebozado que recibe muy buenas críticas. Pasaremos por Mitchell, último punto importante del estado de Illinois, donde podremos visitar el Café Luna, construido en 1924; ahora es un restaurante modesto, pero se dice que en su momento fue el más caro de la zona y que bajo el restaurante había una sala de juegos y un prostíbulo frecuentado

por gánsteres, entre los que se aseguraba estaba Al Capone.

Llegamos al estado de Missouri con una primera parada: San Louis, una de las ciudades más antiguas e influyentes del estado. Para reponer fuerzas podemos parar a tomar un dónut en el Donut Drive-In, otro establecimiento emblemático de la ruta. Luego abandonaremos la carretera 55 para marchar por la 44 pasando por Cuba y Devils Elbow, muy cerca podemos realizar una curiosa visita a las cuevas de Meramec, donde se refugió el famoso pistolero Jesse James junto a su banda, tras robar el tren expreso de Little Rock. Y tras unos cuantos kilómetros llegamos a nuestro siguiente destino: Springfield del estado de Missouri.

Springfield (Missouri)-Oklahoma City

Continuamos por la carretera 44 en dirección a la ciudad de Oklahoma, dejando atrás el estado de Missouri para adentrarnos durante unos kilómetros en Kansas y después en el estado de Oklahoma, territorio de las tribus indias choctaw, chickasaw y cherokee, entre otras. Hoy en día en este estado hay muchos indios americanos nativos. Tras pasar por Joplin (ciudad de mineros), Carthage o Vinita llegamos a Tulsa, la llamada «ciudad del petróleo».

Seguimos por la carretera 44 atravesando la ciudad de Stroud, que en su día fue muy famosa porque en ella se vendía whisky a los vaqueros sedientos tras atravesar territorios indios. La pequeña ciudad estaba repleta de cantinas y era una de las más animadas del salvaje oeste. A pocos kilómetros se encuentra nuestro nuevo destino: la ciudad de Oklahoma.

Oklahoma City-Amarillo (Texas)

Uno de los establecimientos emblemáticos de la ciudad es el Ann's Chicken Fry House, una antigua gasolinera que en 1966 se convirtió en restaurante, donde se pueden encontrar toda clase de antigüedades, como un coche de policía de la década de 1950, un Cadillac rosa o diferentes surtidores de gasolina antiguos. En Oklahoma abandonamos la carretera 44 para adentrarnos por la carretera 40. Pasamos por El Reno, Clinton o Elk City, donde podemos desviarnos para realizar una bonita visita al parque Black Kettle National Grassland.

Continuamos por la 40 y cambiamos de estado, de Oklahoma pasamos a Texas para llegar a Amarillo, uno de los pocos lugares donde se puede disfrutar de la esencia del lejano oeste.

Amarillo (Texas)-Santa Fe (Nuevo México)

Si llegamos con hambre, hay un lugar histórico: el Big Texan Steak Ranch & Motel (en el 7701 I-40 de la East), que abrió sus puertas en 1960, donde aseguran que tienen el «filete más grande de todo Texas» y si eres capaz de comértelo en una hora te regalan una cena. Es un curioso local que uno no debe perderse. Si abandonamos la 40 en la salida 60, llegaremos al Cadillac Ranch; una foto obligatoria en la ruta son estos 10 Cadillac semienterrados en línea y cubiertos de grafitis. Curiosamente los coches están orientados hacia el oeste, imitando el ángulo de alineación que presentan las pirámides de la meseta de Gizah en Egipto.

Continuando por la carretera 40 pasaremos Vega y Adrian y cambiaremos de estado. Abandonamos Texas para adentrarnos en Nuevo México. En la ruta nos encontraremos con Santa Rosa (la ciudad de los lagos); por último, tras desviarnos por la 84 cogeremos la 25 que nos llevará a Las Vegas y finalmente a Santa Fe.

Santa Fe-Flagstaff (Arizona)

Santa Fe se fundó en 1607 y es la segunda ciudad más antigua establecida por colonos europeos en Estados Unidos; en 1540 pertenecía a la corona española, siendo su primer gobernador don Pedro de Peralta. Por la 25 llegaremos a otro de los destinos importantes: Albuquerque, cuyo origen se remonta a 12.000 años atrás, cuando fue poblada por la tribu de los pueblo. Esta ciudad, la más grande de Nuevo México, fue fundada en 1906 por los colonos españoles. A partir de aquí el paisaje es cada vez más seco y podemos encontrar decenas de pueblos fantasmas abandonados a la largo de la ruta.

En Albuquerque volvemos a retomar la carretera 40 y antes de llegar a Grants podemos hacer una parada en el Malpais National Monument, pues merece la pena disfrutar del paisaje. Regresamos a la carretera principal y llegamos a Gallup, otra típica ciudad fronteriza cargada de recuerdos y *souvenirs* del lejano oeste.

Pasamos Gallup y cambiamos de estado: Arizona. El final de nuestra etapa será la ciudad de Flagstaff, pero antes debemos hacer una parada en Holbrook para visitar el Petrified Forest National Park, un parque con unas sorprendentes vistas.

Flagstaff-Kingman (Arizona)

Flagstaff es la ciudad de las siete maravillas, así llamada por estar rodeada de siete maravillas naturales, como son: el Gran Cañón, el Bosque Nacional de Coconino, el cañón Oak Creek, el cañón Walnut (un lugar cargado de asentamientos prehistóricos), el monumento nacional Waptki, el Sunset Crater y las montañas de San Francisco, destinos que si contamos con tiempo hay que visitar.

Siguiendo nuestro recorrido llegamos a Arizona, donde encontraremos cada vez más tiendas de regalo. Aquí se puede visitar, al este de Flagstaff, el Walnut Canyon National Monument.

Aún nos encontramos en Arizona, pero queda muy poco para llegar a California, destino final de la ruta.

Kingman (Arizona)-Los Ángeles (California)

Desde aquí merece la pena desviarse para visitar una de las maravillas del mundo natural: el Gran Cañón del río Colorado. Sus dimensiones gigantescas desafían cualquier descripción y seguro que no le dejará indiferente. También podemos aprovechar y acercarnos a la populosa ciudad de Las Vegas. Después nos pondremos en marcha, por la carretera 15, para incorporarnos de nuevo a la 40, hacia Los Ángeles, la ciudad más poblada y extensa del estado de California y destino final de la afamada ruta. Una vez aquí podrá pasear por Hollywood, buscar las estrellas de sus famosos preferidos en las aceras y visitar Disneyland o Universal Studios.

4

Historias marinas

Millones de personas han perdido la vida en el mar y sus aguas han sido el origen de innumerables leyendas. Los marinos le guardaban un gran respeto y procuraban no hacer nada que encendiera la ira de los *dioses* que habitaban en sus entrañas. Desde los tiempos más remotos el mar ha sido fuente de riqueza para decenas de aventureros que regresaban a puerto cargados con productos jamás vistos, llegados de tierras lejanas que después eran el sustento de numerosas familias que vivían durante largo tiempo de todo lo que el océano les había entregado en sus meses de ausencia. Aquellos lobos de mar descansaban en las tabernas y contaban historias increíbles de peligros superados, de monstruos terroríficos, de piratas, de bellas sirenas que con sus dulces cantos los seducían hasta conseguir hundirlos en el océano. Algunos caminaban sobre una pata de madera, otros adornaban su cara con un parche negro, aterrorizando con sus gestos a los más pequeños.

En la actualidad el avión ha terminado desbancando a la navegación por mar. Resulta extraño ver, como ocurría a principios de 1900, centenares de personas con un mínimo equipaje esperando en los puertos un gran barco que los lleve a un lejano destino en el que poder cumplir su sueño. Aun así, todavía las aguas son la ruta diaria de decenas de grandes barcos que las utilizan para el transporte de mercancías. Y, al igual que años atrás, se siguen enfrentando a «modernos piratas» que han cambiado los mosquetes y los cañones por armas ligeras y sofisticadas y veloces embarcaciones pero que intentan, como sus antepasados, abordar sus barcos y hacerse con el suculento botín de sus bodegas.

El mar nos ofrece increíbles historias de barcos fantasma, de naufragios, de monstruos marinos terroríficos... Unas líneas que no dejarán indiferentes a los apasionados de las leyendas de los mares.

El barco más antiguo de la historia

En 2005 un grupo de investigadores surcoreanos descubrió durante los trabajos arqueológicos que realizaban bajo la ciudad de Uljin, a unos 330 kilómetros al suroeste de Seúl, los restos de madera de lo que podría considerarse el primer barco de la historia con unos 8.000 años de antigüedad. Los restos encontrados podrían pertenecer a un barco de pesca y a un remo fabricados a principios de la era neolítica.

Barcos fantasma

Mucho se ha hablado a lo largo de los siglos de los barcos fantasma. Centenares de historias contadas a la luz de una hoguera o frente a una jarra de cerveza en una taberna cualquiera de un pequeño puerto. La mayoría son leyendas sin ningún fundamento, otras, en cambio, son historias reales o basadas en algún hecho verdadero. He aquí una selección de las más importantes:

El holandés errante

Ésta es quizá una de las leyendas más antiguas sobre un barco fantasma y su capitán enloquecido. La historia narra las peripecias de un capitán holandés que con su nave tropieza con una tormenta y lejos de retroceder y evitarla, como le suplica la tripulación, desafía la ira de Dios y, maldiciéndolo a gritos, continúa la navegación ignorando las envestidas del mar. Según la leyenda, el capitán fue castigado a navegar por los océanos durante toda la eternidad, provocando la muerte a todos cuantos veían su nave espectral.

Esta historia ha pasado de generación en generación, sobre todo entre familias de marinos, con muchas y diferentes versiones. Una de las más extendidas es la del supuesto capitán Vanderdecken que se vio atrapado con su nave en una tormenta en el cabo de Buena Esperanza. Los pasajeros y la aterrada tripulación rogaron al capitán que retrocediera, arriara las velas y se refugiara en algún puerto seguro donde amarrar el barco hasta que terminara el temporal.

Lejos de hacer caso a la tripulación, el capitán Vanderdecken se ató al timón y comenzó a insultar a los dioses y a cantar canciones sacrílegas. Al ver la actitud de su capitán la tripulación organizó un

motín, pero Vanderdecken terminó arrojando al cabecilla por la borda. Los pasajeros, aterrorizados, se arrodillaron y comenzaron a rezar encomendándose al Señor. A los pocos minutos las nubes se abrieron y una figura angelical se apareció condenando al capitán a recorrer con su nave eternamente los oceános. Se alimentaría tan sólo de hierro al rojo vivo, su única bebida sería la hiel y no tendría más compañía que la de su grumete, al que le crecieron los cuernos, la piel se le convirtió en lija y sus fauces cambiaron por las de un tigre. Después de estas palabras la visión desapareció y dejó al barco vagando durante toda la eternidad.

Muchos son los testimonios de quienes han asegurado, a lo largo de los tiempos, haber visto con sus propios ojos el fantasmagórico barco del holandés, aunque el más significativo fue, en 1881, el del príncipe Jorge de Inglaterra y su hermano mayor, Alberto Víctor (duque de Clarence). Los dos afirmaron haberse topado con el barco fantasmal.

La historia del holandés errante también ha sido inspiración para la ópera del mismo nombre compuesta por el alemán Richard Wagner y estrenada en Dresde el 2 de enero de 1843.

Palatine

Según la leyenda, el *Palatine* era un barco que partió de Holanda en 1752 rumbo al Nuevo Mundo cargado de inmigrantes, muchos de ellos maleantes o prófugos que buscaban refugio en el nuevo continente. Cuando el barco navegaba cerca de Rhode Island, la tripulación se amotinó y acabó con la vida del capitán. A partir de ese momento comenzaron a exigir a los pasajeros dinero a cambio de agua, comida o utensilios para el aseo, cosa que para los viajeros, la mayoría de pocos recursos, constituía prácticamente un robo. Una tormenta arrojó al barco contra las rocas en la isla de Block, ocasión que el pasaje aprovechó para amotinarse e incendiar la nave, muriendo la mayoría de los que se encontraban a bordo. La leyenda cuenta que este hecho luctuoso desató la ira de Dios, que condenó al barco y a sus tripulantes a vagar en llamas durante toda la eternidad. Desde aquel momento son muchos los testimonios de quienes aseguran haberse encontrado el barco en llamas navegando por el océano.

Lo más curioso de este caso es que si rebuscamos en los archivos, descubriremos que jamás existió en esa época un barco con esas características. Es posible que la leyenda surgiera de otro

barco que 14 años antes, en 1738, naufragó en aquellas costas en circunstancias similares. Se trataba del *Princess Augusta* que transportaba a 350 refugiados del Alto y el Bajo Palatinado, en Alemania.

Mary Celeste

Es posiblemente el más famoso de los barcos fantasma y sobre él se han escrito cientos de referencias. Este bergantín de 282 toneladas de peso y 31 metros de eslora fue botado en 1861 en Nueva Escocia (Canadá) bajo el nombre de *Amazon*. El elegante bergantín pronto se granjeó la fama de maldito debido, en primer lugar, a un terrible accidente que hizo que su primer capitán no pudiera dirigir el barco, pues el patrón se ahogaría poco antes de que el *Amazon* estuviera terminado. El capitán que se contrató para sustituirlo corrió la misma suerte y falleció, esta vez durante el viaje inaugural. Estos dos acontecimientos hicieron que los marinos de la época tacharan al *Amazon* de maldito y no es de extrañar que cuando el barco cambió de manos (lo compró en 1869 un armador estadounidense), lo primero que hiciera su nuevo propietario fuera cambiarle el nombre y rebautizarlo como *Mary Celeste*.

La historia por la que se ha granjeado tanta fama ocurriría después de que el barco zarpara el 5 de noviembre de 1872 desde el puerto de Nueva York rumbo a Génova, Italia. A bordo del *Mary Celeste* viajaban el capitán Benjamin S. Briggs, su mujer, su hija de 2 años y siete hombres de tripulación, con una peligrosa carga que consistía en 1.700 barriles de alcohol industrial. Un mes después el *Dei Gratia*, un barco que viajaba desde Nueva York hasta Gibraltar, se cruzó con el *Mary Celeste*. Al capitán le extrañó que no hubiera movimiento a bordo del barco canadiense. David Reed, el capitán del *Dei Gratia*, se acercó hasta el navío encontrado temeroso de que algo le pudiera pasar a su amigo el capitán, con el que había coincidido como marino cuando eran más jóvenes. El barco se puso en paralelo pero la tripulación del *Mary Celeste* no salió a recibirlos. Alarmado y temeroso de que algo terrible le hubiera pasado a la tripulación, el capitán ordenó a su primer oficial, Oliver Deveau, que abordara el barco con algunos hombres y que investigara lo que pasaba. El oficial y los cinco marinos que subieron a bordo del *Mary Celeste* quedaron sorprendidos de no encontrar a nadie en su interior. Lo más inquietante era que todo estaba en orden, no había rastro de pelea o de confrontación a bordo. La ropa de la tripulación

continuaba en sus armarios. Lo único que echaron en falta fue un bote salvavidas, y algunos instrumentos de navegación. Buscando alguna prueba que pudiera esclarecer lo que allí sucedió se encontró el diario del capitán dentro de su camarote. Después de revisarlo de forma exhaustiva se comprobó que no había ninguna anotación que pudiera justificar la huida de todo el pasaje.

La tripulación del *Dei Gratia* remolcó al *Mary Celeste* hasta el puerto gibraltareño, dejando constancia de lo ocurrido a las autoridades británicas. Por más que se investigaron los papeles hallados y el interior del *Mary Celeste* jamás se encontró una aclaración a lo que pudo haber sucedido dentro del barco. Obviamente, a partir de aquel momento, comenzaron a circular multitud de leyendas que convirtieron al *Mary Celeste* en uno de los barcos fantasma más importantes.

Una de las hipótesis que se baraja en la actualidad es que durante el trayecto pudo haber ocurrido algún problema con el alcohol industrial que transportaban que hiciera pensar al capitán que estaban en peligro, posiblemente especulara con que la carga podría explosionar, y de ahí la urgencia de abandonar el barco con lo puesto, eso sí, con los instrumentos de navegación. Lo que jamás se supo es qué pasó con la tripulación.

Lo cierto es que el *Mary Celeste* fue pasando de dueño en dueño durante 12 años, siempre vendiéndose por debajo de su valor debido a la maldición que supuestamente lo acompañaba. En enero de 1885 el barco se hundió con las bodegas repletas de mercancía en aguas haitianas. Los operarios de la aseguradora realizaron un control de carga a la nave y descubrieron que el capitán pedía más dinero al seguro del valor que transportaba. También comprobaron que había llevado al *Mary Celeste* a propósito hasta esa zona para hundirlo y estafar así a la compañía aseguradora.

En agosto de 2001 el productor John Davis encabezó una expedición que terminaría por encontrar los restos del *Mary Celeste* hundido en la isla de Gonave en Haití. En la actualidad se conservan algunas de sus piezas en el museo marítimo de Halifax (Nueva Escocia).

Marlborough

Se trataba de un velero de 1.200 toneladas construido en Glasgow y puesto en el mar en 1876. Este barco se utilizaba para cubrir la ruta entre Glasgow y Nueva Zelanda, la cual realizó con normalidad

durante 14 años, hasta el 11 de enero de 1890, fecha en que la historia de este barco cambiaría. Capitaneado por el comandante James Hid, el *Marlborough* partió del puerto de Lyttleton con destino a Londres con las bodegas repletas de carne de cordero congelada, balas de lana y algunos pasajeros. Pero el navío jamás llegó a su destino y nunca se volvió a saber ni del barco ni de sus tripulantes ni de su contenido.

Veintitrés años después, el buque *Johnson* navegaba realizando la ruta de Nueva Zelanda a Glasgow cuando cerca de Punta Arenas se encontró un barco a la deriva, sin ninguna vela desplegada y sin rastro aparente de su tripulación. A los marineros pronto les vinieron a la cabeza las historias del holandés errante y el nerviosismo se apoderó de la tripulación. Según se iban acercando al misterioso barco observaron que la cabuyería estaba carcomida y que había mucha agua en su interior. El capitán decidió abordarlo y descubrieron el nombre del barco: *Marlborough*. Dentro encontraron varios esqueletos aún con sus uniformes harapientos, 20 en total. Había un gran olor a putrefacción y todo estaba cubierto de moho. El interior del navío permanecía intacto, como si nadie hubiera tocado nada de su interior, sin signos de violencia o de pillaje. Por la noche el barco desapareció perdiéndose de nuevo en el mar.

Muchos años circuló la leyenda de que el *Marlborough* era un barco fantasma hasta que se descubrió la verdad de los hechos acaecidos con el navío. Al parecer, el velero se vio atrapado en una terrible tormenta que lo desvió hacia el sur, hacia un lugar donde posiblemente quedaría atrapado entre los hielos durante 23 años, conservando congelados los cuerpos de los marinos fallecidos. Pasado el tiempo las corrientes poco a poco lo desplazaron a otras aguas más templadas.

Valbanera

Es curiosa la historia de este transatlántico que en realidad fue bautizado como *Valvanera* en honor a la virgen del mismo nombre que se venera en La Rioja (tierra de la familia del armador, apellidado Pinillos). Pero un error del operario que dibujó las letras hizo que terminara llamándose *Valbanera* con una «b». Este pequeño desliz fue el causante de que muchos marinos supersticiosos comenzaran a pensar que el barco estaba «gafado».

Este transatlántico fue botado en 1906 y se utilizó como barco de transporte de carga y de personas indistintamente. Medía casi

122 metros de eslora y tenía capacidad para transportar a 1.200 pasajeros en cuatro clases: primera, segunda, tercera y emigrante, dependiendo del estatus así era el tipo de camarote que se asignaba a cada cual. Durante ocho años transportó pasaje desde Barcelona a La Habana hasta que estalló la Primera Guerra Mundial. Los grandes barcos intensificaron su trabajo debido a la necesidad de transportar materiales y materias primas escasas en Europa, y la neutralidad española hizo que los buques españoles navegaran con total libertad por aguas internacionales.

El *Valbanera* sufrió su primer gran incidente en 1919 cuando abusando de la capacidad de la nave (1.200 pasajeros) embarcaron a 1.600 en La Habana rumbo a España. Muchos de aquellos pasajeros, de bajo nivel económico, tuvieron que viajar en cubierta aguantando las inclemencias del tiempo y sin apenas comida o agua. Treinta de ellos fallecieron en el infortunado viaje tras una epidemia de fiebre. Los cuerpos de las víctimas fueron arrojados por la borda con objeto de evitar una catástrofe mayor.

Pero la gran tragedia llegaría tiempo después cuando el *Valbanera* partía de nuevo desde las costas españolas hacia La Habana. El 10 de agosto de 1919 abandonó el puerto de Barcelona y antes de atravesar el océano hizo parada en Málaga, Cádiz, Las Palmas, Tenerife y el puerto de Santa Cruz de la Palma. En total iban 1.142 pasajeros y 88 tripulantes. Su destino: San Juan de Puerto Rico, Santiago de Cuba, La Habana, Galveston y Nueva Orleans.

Al partir de Santa Cruz, en la maniobra de salida del barco se enganchó el ancla, que se partió y cayó al mar. Para los marinos éste era un nuevo augurio de que la catástrofe era inminente. Tras casi un mes de navegación el *Valbanera* hizo su primera escala en San Juan de Puerto Rico, y el 5 de septiembre llegó a Santiago de Cuba. Aunque la mayor parte del pasaje tenía como destino final La Habana, 742 pasajeros decidieron desembarcar sin ninguna explicación en Santiago. Esta decisión les salvaría la vida porque días después un terrible huracán hundiría el transatlántico frente a las costas cubanas.

En el intento de localizar supervivientes o los restos del naufragio la Marina de guerra cubana y un destructor estadounidense unieron sus fuerzas. Días después se localizaron los restos del barco, pero incomprensiblemente sin ningún cadáver dentro. No apareció ninguno de los cerca de 500 pasajeros que aún quedaban.

Desde ese momento aquel barco con el nombre cambiado, el

Valbanera, pasó a engrosar la larga lista de barcos malditos o fantasma, porque la leyenda cuenta que en las noches de tormenta su silueta iluminada se puede ver desde las costas de La Habana.

Ourang Medan

Muchas incógnitas quedan aún sin dilucidar de lo ocurrido con este buque de carga holandés. Pasado el tiempo, el escepticismo sobre la veracidad de esta trágica historia continúa. Cierta o no, los sucesos acaecidos aquel día merecen ser reflejados porque parecen sacados del guion de una película de terror.

En junio de 1947 varios barcos que se encontraban frente a la costa de Malasia recibieron una llamada de socorro procedente del buque *Ourang Medan*. Un miembro de la tripulación pedía ayuda desesperadamente por la radio del barco, contando una historia escalofriante y asegurando que todos a su alrededor habían fallecido o se estaban muriendo. El mensaje cada vez era menos nítido y comenzaron las interferencias, las últimas palabras que se escucharon fueron: «me muero».

Uno de los barcos que había captado la señal de ayuda acudió a toda velocidad hacia el lugar de donde provenía la llamada de socorro y localizó el *Ourang Medan*. El navío se encontraba intacto y sin signos aparentes de violencia. Al abordarlo quedaron horrorizados. Todos los tripulantes, incluido un perro, estaban muertos. Sus cuerpos y sus caras reflejaban la agonía que debieron de vivir. Los cadáveres que se encontraron a su paso estaban agarrotados con terroríficas posturas. Los rescatadores apenas tuvieron unos minutos para inspeccionar el interior del barco porque un incendio comenzó a propagarse de forma misteriosa.

Los hombres que habían abordado el buque para inspeccionar lo abandonaron de inmediato, se alejaron unos metros y observaron cómo una explosión provocaba el hundimiento del barco.

Una posible explicación a aquella terrible historia puede ser que el barco transportara ilegalmente alguna sustancia química, como potasio de cianuro, nitroglicerina o incluso un tipo de agente nervioso que pudiera haber reaccionado con el agua del mar. Más tarde esa misma agua, al hacer reacción con la nitroglicerina, podría haber causado el incendio.

Jamás sabremos lo que de verdad ocurrió aquel día, pero lo cierto es que los marinos que abordaron el buque nunca olvidarán las caras de horror de sus compañeros.

Ryon-Un Maru

Éste podría ser el último barco fantasma registrado al que ha puesto fin la Guardia Costera de Estados Unidos por considerarlo altamente peligroso para la navegación.

Este pesquero de 65 metros de eslora se encontraba en el puerto de Hachinoche (Japón). Solía ser utilizado en la pesca del calamar, pero la tarde del 11 de marzo de 2011 permanecía amarrado en la costa debido al fuerte oleaje desatado en la zona. Finalmente aquel mismo día se desencadenó un tsunami que hizo que decenas de barcos salieran despedidos y algunos, como el *Ryon-Un Maru*, navegaran sin tripulación y sin rumbo conocido. El gobierno japonés ha calculado en más de un millón las toneladas de escombros que el tsunami arrastró hasta sus costas.

Los vientos y las corrientes marinas hicieron que este barco fantasma se desplazara hasta las costas cercanas a Canadá, a 180 kilómetros de la costa suroeste, en una ruta de paso habitual para muchos otros navíos. El 1 de abril entró en aguas estadounidenses.

Tras ser identificado el barco y conocerse que el armador del mismo no se responsabilizaba del navío, la *Anacapa*, una fragata de la Guardia Costera estadounidense, decidió abrir fuego contra él. El barco japonés se incendió y se hundió tres horas más tarde. A partir de este momento estoy convencido de que surgirán decenas de historias de marinos que asegurarán haber divisado este barco navegando sin rumbo en las noches de intensa niebla o tormenta.

Un repaso completo a la larga lista de barcos fantasma existentes daría para un libro entero. No es esa mi intención, pero no podía terminar este apartado sin, al menos, citar unos cuantos más:

— El *Caleuche,* que se aparece en el sur de Chile, un barco sorprendentemente bello y brillante del que proviene una hermosa música festiva y que, según la leyenda, va recogiendo las almas de todos los ahogados en el mar.

— El *Lady Lovibond,* un barco inglés capitaneado por Simon Peel, que zarparía con su bella esposa en 1748 (curiosamente casi todas las leyendas antiguas que relacionan a un barco con una catástrofe tienen como pasajera a una mujer) con la intención de realizar un crucero con ella. Lo que no podía imaginar el capitán del *Lady Lovibond* es que el primer oficial que viajaba con ellos también estaba locamente enamorado de su mujer. La historia que nos ha llegado no aclara si el primer oficial intentó sobrepasarse

con ella o si simplemente se sintió herido en su amor, lo cierto es que en un ataque de celos dirigió el barco a propósito contra un banco de arena en Goodwind. El navío se estrelló y en el accidente fallecieron todos sus ocupantes. Lo que ha dado a este barco su fama de «fantasma» es que son muchos los testimonios de quienes, tiempo después, han asegurado haber visto al *Lady Lovibond* navegar sin rumbo por aguas cercanas a Kent.

— El *Octavio*. Su leyenda perdura desde 1762 cuando al parecer un ballenero chocó contra este barco frente a las costas de Groenlandia. Cuando varios tripulantes del ballenero abordaron al *Octavio* para evaluar los daños, descubrieron horrorizados que nadie a bordo se encontraba con vida, incluso hallaron el cadáver del capitán del barco sentado en su escritorio cuando debía de estar realizando una anotación en su diario de a bordo. Es posible que todos hubieran muerto congelados por el frío del Ártico después de haber estado varios años perdidos por las gélidas aguas. En total parece que fueron 13 los años que el navío estuvo navegando como barco fantasma.

— El *SS Valencia*, un barco de vapor que se hundió frente a la costa de Vancouver, en la Columbia británica, en 1906. De su tripulación de 180 pasajeros sólo sobrevivieron 37.

— El *Carroll A. Deering*. Puede ser el barco fantasma más famoso de la costa este americana. Se trataba de una goleta que encalló en 1921 durante varios días en el cabo Hatteras (Carolina del Norte). Cuando los guardacostas llegaron hasta la embarcación, no encontraron a nadie a bordo y dos de los botes salvavidas no se habían utilizado. Lo más sorprendente es que el interior estaba intacto, incluso se encontró en la cocina todo dispuesto para la comida de ese día. El destino final de su tripulación es una incógnita que llega hasta nuestros días.

— El *Baychimo*, un carguero que encalló en 1931 entre los hielos cerca de Alaska. Era propiedad de la Hudson Bay Company, y se utilizaba para comerciar con cueros y pieles con los inuits del norte de Canadá. Después de muchos intentos por desencallarlo, la tripulación tuvo que ser rescatada. Misteriosamente el barco continuó a la deriva más de 80 años ante la mirada perpleja de los habitantes locales y de otras embarcaciones que no dudaron en tildar aquel carguero de «barco fantasma».

— El *MV Joyita*, un yate de lujo construido en Los Ángeles y abandonado en el Pacífico Sur en 1955. Este barco fue el capricho de un magnate de la industria del cine y fue utilizado por muchas estrellas de la gran pantalla, pero su suerte cambió en 1941 cuando

fue militarizado por la Marina norteamericana y utilizado como patrullero en la base de Pearl Harbour (Hawái). Después de la guerra sería empleado como pesquero y carguero. Su trágico desenlace ocurriría en octubre de 1955 cuando navegaba con sus bodegas cargadas de corcho y 25 personas entre pasajeros y tripulación. El barco desapareció misteriosamente y las Fuerzas Aéreas neozelandesas comenzaron su búsqueda. Al no encontrarse ningún resto se acabó la operación dos semanas después.

Treinta y siete días más tarde un barco localizaría el casco del *Joyita*. Al abordarlo descubrieron que no había ni rastro de la tripulación, tampoco hallaron el diario de a bordo, los instrumentos de navegación o las provisiones, y en las bodegas faltaban varios metros cúbicos de corcho. También llamó la atención que en cubierta se encontraran algunos instrumentos médicos y unas cuantas vendas manchadas de sangre. La hipótesis que barajaron los investigadores fue que el barco pudo ser abordado por piratas malayos o por pesqueros japoneses; la tripulación, asesinada y arrojada por la borda, y la carga, robada.

EL ACORAZADO MALDITO

Lleva el nombre de *Scharnhorst* y fue un buque insignia de la Marina alemana durante la Segunda Guerra Mundial. Lo botaron el 3 de octubre de 1936 e iba armado con una batería principal de nueve cañones C/34 de 280 milímetros en tres torretas triples. Después de muchas misiones fue enviado a Noruega para interceptar y destruir los convoyes británicos que navegaban con destino a la Unión Soviética.

Son muchas las razones que han hecho pensar que este acorazado estaba maldito. Cuando estaba siendo construido el navío cayó de lado, hiriendo a 110 operarios y matando a 60. La noche anterior a su proyectado bautizo rompió amarras y destruyó a su paso un par de barcazas. En su primera misión estalló una de sus torretas, acabando con la vida de 12 tripulantes. Por si esto fuera poco su final fue también bastante trágico.

El *Scharnhorst* fue enviado junto a numerosos destructores para atacar un convoy inglés que navegaba por aguas noruegas sin sospechar que habían sido localizados por patrullas navales británicas. El buque alemán se las tuvo que ver con el acorazado británico *HMS Duke of York* y su escolta, que lo bombardearon sin descanso hasta hundirlo. De los 1.698 hombres con los que contaba

el *Scharnhorst* sólo pudieron ser rescatados 36 de las heladas aguas del mar del Norte.

Algunos historiadores apuntan a que el hundimiento del *Scharnhorst* acabaría con las pretensiones alemanas de convertirse en la primera potencia militar sobre las aguas.

Los grandes naufragios de la historia

Desde la más remota Antigüedad, el ser humano ha construido navíos con los que poder explorar los mares. Al principio eran simples trozos de troncos de árbol unidos con lianas para realizar pequeños desplazamientos. Poco a poco la tecnología naval empezó a progresar y se fueron incorporando remos, velas y, mucho tiempo después, motores que permitían imprimir una gran velocidad a las naves. Aquellas embarcaciones se utilizaron para abrir nuevas rutas comerciales, para ampliar fronteras o como objetivo militar, para transportar soldados con los que sorprender a los enemigos. Por eso, también desde la Antigüedad, el ser humano se ha hecho eco de los desastres marítimos. Ya en la época de griegos y romanos era habitual, cerca de zonas marítimas, encontrar marinos desarrapados que aseguraban ser los únicos supervivientes de algún naufragio. Para dar veracidad a la historia solían colgarse del cuello un cuadro o un lienzo en el que se podía observar representado el momento del hundimiento del barco. Estos trovadores del mar narraban sus aventuras y lo que aquel dibujo representaba por medio de canciones que expresaban su miseria. Aquellos cuyas desgracias habían sido tantas que no podían permitirse pagar el coste del cuadro se contentaban con llevar un palo adornado con una banderola que exhibían por los pueblos por los que paraban, intentando, valiéndose de sus terribles desgracias, que los lugareños se apiadaran de ellos y así sacarles algunas monedas o algo para comer.

Sobrevivir a un naufragio era signo de buena suerte y de algún modo debía ser agradecido a los dioses, por eso todos los que se salvaban de un desastre marino llevaban a cabo un curioso ritual al llegar a tierra: cortarse el pelo y arrojarlo al mar. Además, solían colgar sus ropas húmedas en algún templo habilitado al dios Neptuno y ofrecían al rey de los mares otro cuadro a manera de exvoto que representara el naufragio. Tanto respeto imponían los náufragos que, por ejemplo, los romanos llegaron a incluir en sus leyes castigos severos para los que robaban, saqueaban o mataban a

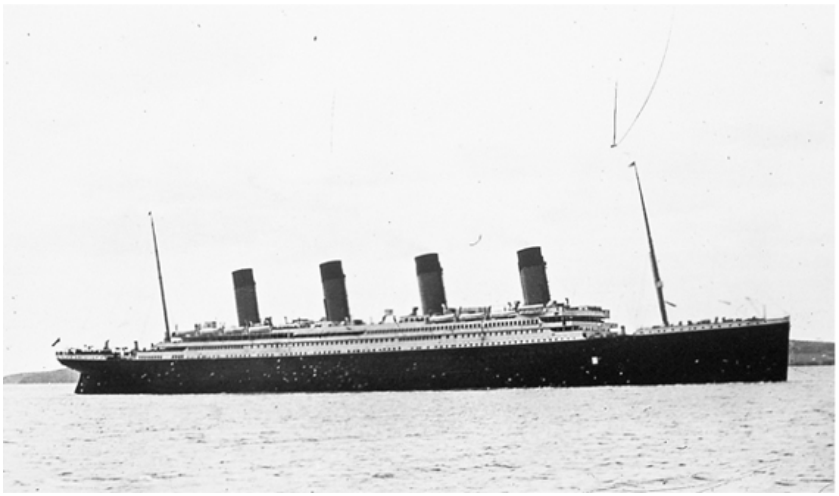
alguno de aquellos supervivientes.

A lo largo de la historia ha habido miles de naufragios y millares de supervivientes, pero sólo unos cuantos han quedado en el recuerdo global. A continuación daremos un repaso por los más importantes. Barcos que se han enfrentado a terribles tormentas o huracanes, que han encallado en terrenos hostiles, que han colisionado o que han sido hundidos por sus enemigos en una batalla.

RMS Titanic

Pocos transatlánticos han alcanzado la fama que tristemente ha conseguido el *Royal Mail Steamship Titanic*. Un nombre que con toda seguridad tiene su origen en sus increíbles medidas: 269 metros de largo por casi 30 de ancho, una nave propulsada por tres hélices y por un motor a vapor de 59.000 caballos de fuerza capaz de desplazar 66.000 toneladas, que consiguieron que el *Titanic* se convirtiera en el barco de pasajeros más grande y lujoso de su tiempo.

Pasear por su interior debió de ser impactante, recorrer sus instalaciones decoradas con motivos diseñados en estilo clásico y con detalles que lo hacían el más lujoso de la época: gimnasio, cancha de *squash*, piscina y baño turco. Incluso se podían encontrar dos bibliotecas y dos peluquerías.



© EFE/SIPA-PRESS/Richard Pohle

El pasaje estaba dividido en varias clases. Los de primera eran los más afortunados (eso sí, después de haber pagado unos 5.000 dólares de la época). La primera clase estaba compuesta por ricos y aristócratas. Disfrutaban de restaurante propio decorado con vajillas de porcelana grabadas en oro y cubiertos de plata. En los camarotes de primera clase contaban con agua caliente y fría (la costumbre era bañarse primero con agua de mar, que pensaban era terapéutica, y después aclararse con agua dulce que los camareros llevaban cada mañana) y tenían servicio de barbería, baño turco, biblioteca privada y salón para fumar.

La segunda clase la componían maestros, comerciantes y profesionales con buenos recursos económicos que disfrutaban de camarotes decentes y algo de confort. Donde sí se notaba la diferencia era en la tercera clase: pasajeros de todas las nacionalidades que ponían rumbo a América en busca de fortuna, que compartían camarote sin ventilación con otros cuatro extraños y que dormían en literas con poco espacio donde moverse.

Cada clase tenía su lugar en cubierta y no se mezclaban entre ellos y, por supuesto, el personal de a bordo no se dejaba ver nada más que lo imprescindible. Disponían de pasillos y escaleras privadas para no entrar en contacto con los clientes.

La partida

El puerto de Southampton era todo un espectáculo. La música de una banda militar acompañaba a los 2.224 pasajeros que partirían hacia Nueva York una fría mañana del 10 de abril de 1912. El tiempo no fue impedimento para que los habitantes de la ciudad acudieran en masa para ver partir a uno de los barcos más majestuosos del momento. El *Titanic*, capitaneado por el veterano Edward John Smith, partió ignorante de su verdadero destino.

La vida a bordo del barco transcurrió con total normalidad durante los tres días siguientes. Sin embargo, el 14 de abril los radiotelegrafistas del *Titanic* comenzaron a recibir avisos de que en su ruta navegaban grandes icebergs flotando a la deriva. Poco preocuparon al capitán aquellas informaciones, convencido de que su barco era seguro e indestructible. Poco antes de la medianoche, desde el puesto de vigía se dio el aviso de que a 600 metros de la proa se divisaba un gigantesco iceberg.

Mientras el capitán dormía plácidamente el primer oficial, Murdoch, intentaba hacerse con el control de la situación, primero

tratando de girar para evitar la colisión y luego maniobrando marcha atrás. El giro evitó el choque frontal, pero no impidió que el iceberg rasgara un lateral como si se tratara de papel. Cinco de sus compartimentos estancos de estribor se hundieron hacia adentro y el barco comenzó a inundarse. Rápidamente el diseñador del barco, Thomas Andrews, junto con el carpintero Huchtkins, corrieron para evaluar los daños. El capitán no salía de su asombro al escuchar la predicción del diseñador: el *Titanic* se hundiría en apenas dos horas.

El plan de evacuación se activó intentando no causar el pánico entre los pasajeros, pero sabedores de que no habría barcas de salvamento para todos. Primero se embarcaron en los botes la primera y la segunda clase, mujeres y niños, mientras se enviaba el primer SOS de la historia, a las 0.10. El caos comenzó a apoderarse del pasaje cuando media hora después la proa comenzaba a sumergirse, incluso hubo disparos de armas de fuego por conseguir un lugar en uno de los botes de salvamento. A las 2.20 el barco se hundía en las profundidades del océano, mientras más de 1.000 pasajeros intentaban mantenerse con vida nadando en las gélidas aguas. Ninguno sobreviviría a aquellas temperaturas.

La llamada de socorro del *Titanic* sólo fue atendida por el *Carpathia,* un buque que se presentó una hora y media después del hundimiento pero que aun así logró rescatar a 706 pasajeros (uno fallecido) y además subió a bordo los botes del buque hundido.

Millvina Dean, la última superviviente del *Titanic,* murió en mayo de 2009 con 97 años. La pasajera tenía nueve semanas de vida cuando el transatlántico chocó contra el gigantesco iceberg. Finalmente fueron 1.517 los pasajeros que murieron en el terrible accidente, la mayoría de ellos de hipotermia.

El 1 de septiembre de 1985 una expedición dirigida por Jean-Louis Michel y por el doctor Robert Ballard encontró los restos del *Titanic* a 4.000 metros de profundidad. Contaban con un equipo sumergible provisto de cámaras sensibles a la oscuridad. Años después se han realizado más expediciones e incluso se han grabado los restos de lo que queda del pecio y se han continuado ofreciendo hipótesis de cómo pudo ser aquel hundimiento. La que parece tomar fuerza es la que asegura que el barco se partió después de que la popa se elevara unos 11 grados sobre el mar dejando las hélices al descubierto. En el momento en que el transatlántico se partió en dos trozos, pero sin llegar a separarse, el agua de mar comenzó a inundar la sala de máquinas y el doble casco, lo que ocasionaría que el barco se volviera a unir de forma violenta, aplastándose una parte contra la otra y provocando que la popa se

elevara de nuevo, esta vez con más fuerza. Esa elevación de parte del casco es la que describirían después los que consiguieron sobrevivir a la tragedia.

Los «mellizos» del *Titanic*

Pocos lectores conocen que el *Titanic* tenía dos «hermanos mellizos», y me explico: a la vez que se construyó este transatlántico se diseñaron otros dos exactamente iguales y con las mismas prestaciones: El *Olympic* y el *Britannic*.

Los dos navíos fueron diseñados también por Thomas Andrews en los astilleros Harland and Wolff, en Belfast (Irlanda del Norte).

Lo más curioso es que el *Olympic* tuvo un destino tan accidentado como su «mellizo». Después de 24 años de servicio chocó contra otro barco (el *Nantucket LV 117*) debido a la fuerte niebla. En el accidente murieron siete de sus 11 tripulantes. Con el tiempo este enorme navío se pondría a la venta por 100.000 libras para que fuera desguazado. Su escalera principal (idéntica a la del *Titanic)* se encuentra en el hotel White Swan (en Northumberland, Inglaterra).

El otro «hermano», el *Britannic,* también tuvo una vida corta y trágica. Cuando el *Titanic* tuvo su terrible final se encontraba en construcción, en los mismos astilleros de donde años antes habían partido los otros transatlánticos. Decidieron cambiar algo el diseño y añadirle algunas mejoras, por ejemplo, se le puso un doble fondo y se le agregaron botes salvavidas. Como no había confianza en el inmenso navío se decidió convertirlo en un barco hospital con capacidad para más de 3.000 camas y sólo transportaría tropas y material bélico.

No había cumplido ni un año de su puesta en servicio cuando un torpedo o una mina estalló a su paso haciendo que en pocos minutos el transatlántico se hundiera. Murieron 29 personas de las 1.125 que transportaba. El *Britannic* fue el barco más grande perdido durante la Primera Guerra Mundial.

El mayor naufragio de la historia

Si nos preguntan cuál ha sido el mayor naufragio de la historia es posible que contestemos que el que tuvo como protagonista al *Titanic,* donde fallecieron 1.517 personas. Pero lamentablemente

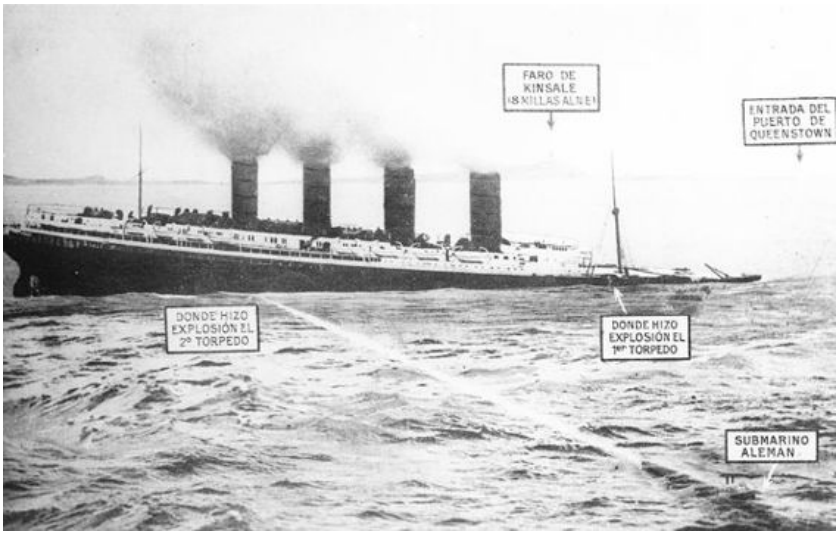
este número de muertes se quedó corto cuando se conocieron las del transatlántico alemán *Wilhelm Gustloff:* cerca de 8.800 pasajeros.

Este navío alemán viajaba hacia el oeste huyendo del alcance del ejército rojo cuando ya la caída de los alemanes era inminente. Partió desde el puerto de Gdynia (Polonia) con más de 100.000 refugiados a bordo y sin escolta. Un día después fue localizado por un submarino soviético, el *S-13*, que lo torpedeó sin piedad y lo hundió en menos de una hora. Buques de guerra alemanes se dirigieron rápidamente hacia el lugar de la tragedia, pero no pudieron rescatar más que a unos 960 supervivientes, muchos de los cuales terminarían muriendo de frío.

El RMS Lusitania

Este lujoso barco de pasajeros británico de la Cunard Line sería una de las causas de que Estados Unidos entrara en la Primera Guerra Mundial.

El *Lusitania* fue botado en Glasgow en 1906. Era un potente buque capaz de transportar más de 2.000 pasajeros. Tenía 239 metros de eslora, con cuatro turbinas y cuatro hélices que lo desplazaban hasta los 26 nudos.



© F.X. Rafols

El 7 de mayo de 1915 cuando el barco navegaba frente a las costas irlandesas fue torpedeado por el submarino alemán *U-20*

(aunque investigaciones modernas no descartan que se produjera una explosión en el interior del buque). En menos de 20 minutos el barco se había hundido llevándose la vida de 1.198 pasajeros (100 de ellos niños). Sobrevivieron a aquel desastre 761 personas.

En aquel naufragio fallecieron 234 ciudadanos norteamericanos, lo que contribuyó a que Estados Unidos tomara parte activa en la Primera Guerra Mundial.

El Yamato

El *Yamato* fue el mayor buque de guerra de la Armada Imperial Japonesa durante la Segunda Guerra Mundial. Desplazaba 72.000 toneladas a plena carga e iba armado con nueve cañones de 460 milímetros en sus 263 metros de eslora. Este potente buque fue diseñado en secreto para hacer frente a su principal rival marítimo en el Pacífico: Estados Unidos, y pronto comenzaron a circular rumores de que iba a ser el doble de largo que cualquiera que hubiera fabricado su rival y que estaba cargado con cañones de un tamaño jamás visto antes.

En el ocaso de la Segunda Guerra Mundial los japoneses comenzaron a recurrir a todas las estrategias posibles para hacer el máximo daño a sus enemigos, fue el tiempo en el que surgieron los famosos kamikazes, pilotos suicidas que se lanzaban contra los barcos de la flota americana sabiendo que jamás regresarían a sus hogares. Eran los mártires de la guerra. Pero los mandos japoneses quisieron ir más allá y diseñaron un acto de martirio sin precedentes en la historia militar.

El 7 de abril de 1945 se recibió en la base naval de Kure la orden de partida del *Yamato*. El gigantesco barco tenía que hacerse a la mar con el inexplicable objetivo de repeler el ataque de la flota americana, compuesta por 1.500 barcos que se acercaban peligrosamente a las costas japonesas. El capitán aceptó la orden sabedor de que llevaba a una muerte segura a sus 3.000 hombres. El acorazado partió junto a una pequeña flotilla compuesta por el crucero ligero *Yahagi* y ocho destructores, rumbo a la isla de Okinawa.

La Marina estadounidense localizó el convoy japonés y envió a sus submarinos *USS Threadfin* y *USS Hackleback* apoyados por 286 aviones de guerra norteamericanos. El ataque no se haría esperar y el *Yamato* fue bombardeado hasta en tres ocasiones diferentes. En tan sólo dos horas impactaron en su casco ocho bombas y diez

torpedos. Una auténtica carnicería en la que fallecieron 2.475 miembros de la tripulación, incluido su capitán. Tan sólo 269 marinos pudieron sobrevivir al ataque enemigo. Fue uno de los más importantes desastres marinos de la historia.

© Cordon Press

Otros famosos barcos de guerra hundidos han sido: el acorazado alemán *Bismarck,* que el 27 de mayo de 1941 fue atacado por dos acorazados británicos y en cuyo naufragio fallecieron 2.100 marinos. El *Musashi*, un acorazado japonés gemelo del *Yamato*, hundido el 24 de octubre de 1944 en un ataque aéreo efectuado por aviones estadounidenses durante la batalla del Golfo de Leyte, y en el que perdieron la vida 1.023 soldados japoneses. O el *MS Goya*, un barco hospital construido en 1940, que en abril de 1945 (Segunda Guerra Mundial) fue hundido cargado de refugiados por el submarino soviético *L-3*. Se estima que murieron casi 7.000 personas. Sólo 165 personas consiguieron sobrevivir al naufragio.

El Rainbow Warrior

E*l guerrero del arcoíris* era un navío utilizado como buque de investigación por el Ministerio de Agricultura británico que se hizo mundialmente famoso cuando, en 1978, lo compró la organización no gubernamental internacional Greenpeace, convirtiéndolo en su barco insignia. No había informativo de televisión o portada de periódico que de vez en cuando no se hiciera eco de las actuaciones que el navío realizaba preservando el medio ambiente y las especies

marinas.

© EFE GREENPEACE/Gavin Newman/Handout

En 1985 el barco fue hundido cuando se acercaba al atolón de Mururoa, en el sur del Pacífico, para protestar contra las pruebas nucleares que quería realizar el gobierno francés. Las investigaciones culparon del atentado a la Dirección General de la Seguridad Exterior francesa. En la explosión del buque falleció el fotógrafo Fernando Pereira de 35 años. Aunque el barco fue reflotado no pudo continuar navegando. En 1987 fue transportado a las islas Cavalli, donde sería hundido definitivamente para que su armazón contribuyera como santuario de la fauna y la flora marinas.

El Prestige

El 13 de noviembre de 2002 un petrolero de Liberia, que navegaba bajo la bandera de Bahamas, surcaba las costas gallegas. El navío, P*restige,* era un petrolero monocasco que viajaba cargado con 77.000 toneladas de fuel. Había partido de Letonia y se dirigía a Gibraltar.

A eso de las tres de la tarde el viento y el fuerte oleaje complicaban la navegación del enorme barco que había sido construido hacía 26 años. El griego Apostolos Mangouras, capitán del barco, enviaba entonces el primer SOS.

Según el capitán y algunos miembros de la tripulación, el petrolero chocó con algún objeto, se escoró a estribor y comenzó a derramar parte de su carga.

Salvamento marítimo rescató a sus 27 tripulantes, el último en abandonar la embarcación sería el capitán, que fue detenido de inmediato por atentado medioambiental.

Se decidió que el petrolero sería remolcado para alejarlo lo máximo posible de la costa, pero el 19 de noviembre terminó por partirse en dos y por derramar la gran mayoría del fuel que transportaba. Al final se vertieron al mar 63.000 toneladas que produjeron uno de los mayores desastres medioambientales de la zona. El naufragio del *Prestige* ha sido el tercer accidente más caro de la historia (por detrás de la desintegración del *Columbia* y el accidente nuclear de Chernóbil).

Aquel derramamiento de fuel tuvo una gran importancia ecológica pero también comercial, al dejar arruinada a parte de la industria pesquera de la zona. Tuvo que ocurrir aquel desastre para que se consiguiera que petroleros similares fueran apartados de las costas españolas y francesas, e incluso se llegó a legislar que en toda Europa se prohibiera el tránsito por sus aguas de los petroleros monocasco.

TESOROS MARINOS

Se estima que bajo el mar es posible que se encuentren unos tres millones de navíos hundidos, pendientes de localizar, con cientos de objetos atrapados bajo sus cascos. Tesoros que buscan desesperadamente decenas de arqueólogos submarinos y algunas grandes compañías de cazatesoros. Para protegerse de los posibles piratas los estados tienen estrictas legislaciones que velan por su patrimonio marítimo. A éstos se ha unido la Unesco, creando la Convención sobre el Patrimonio Mundial, Cultural y Natural.

Mientras escribía este capítulo todos los informativos y los diarios españoles abrían con la noticia de que regresaban a España las 594.000 monedas de oro y plata de las que la empresa norteamericana Odyssey se había apoderado en mayo de 2007 (un tesoro valorado en unos 500 millones de dólares) y que viajaban en las entrañas de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*, hundida en el cabo de Santa María en octubre de 1804.

La fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* regresaba de las Américas junto con otros tres navíos: *Santa Fama, Clara* y *Medea*,

una expedición que capitaneaba el brigadier José Bustamante y Guerra. Los barcos regresaban del Nuevo Mundo cargados de oro, plata, telas y especias. Los ingleses, sabedores de la llegada de aquel convoy, estuvieron cerca de dos meses esperándolo frente a la costa del cabo de Santa María. En aquel momento la situación política entre Inglaterra y España era muy tensa y, de hecho, este incidente provocó la guerra contra el país vecino y la famosa batalla de Trafalgar. Los ingleses pidieron a la flota española que se entregara, pero los barcos españoles comenzaron a disparar. La superioridad de la armada británica hizo que después de los primeros cañonazos *Nuestra Señora de las Mercedes* saltara por los aires, falleciendo 249 marineros. Los 51 restantes fueron hechos prisioneros y llevados a Inglaterra junto con los otros tres navíos.

Aunque uno de los más importantes tesoros que se han recuperado es el que transportaba a bordo el galeón español *Nuestra Señora de Atocha,* construido para la corona española en La Habana en 1620. El *Atocha* hizo un primer viaje a España durante el cual su palo mayor se quebró y tuvo que ser cambiado. Para su segundo viaje de regreso a España iba cargado con un tesoro difícil de imaginar en nuestra época: «24 toneladas en lingotes de plata, 125 barras de oro, 1.200 libras de objetos de plata, 525 fardos de tabaco, 180.000 pesos en monedas de plata, 350 cofres de índigo, 20 cañones de bronce…», un auténtico dineral que se hundió tras una tormenta que acabó con el *Atocha* en el fondo del mar. Sólo se salvaron cinco personas de las 265 que viajaban en el barco.

En 1969 comenzaron las tareas de búsqueda del *Atocha* y su impresionante tesoro. Dieciséis años estuvieron rastreando los fondos marinos con la más moderna tecnología del momento. En 1973 se encontraron varios lingotes que atestiguaban que se estaba tras la pista correcta y en 1980 ya habían localizado los restos del *Santa Margarita*, que navegaba junto al *Atocha* en aquel trágico viaje y que tampoco pudo aguantar la terrible tormenta huracanada. Finalmente se dio con los restos codiciados y los tesoros comenzaron a llegar a la superficie.

En la actualidad una parte de los artículos recuperados del naufragio se encuentran en el museo Mel Fisher Maritime Heritage Society. Otros fueron subastados en 1988 en la sala Christie's de Nueva York. Una auténtica fortuna en lingotes y monedas de oro y de plata. Además, se encontraron muchas piedras preciosas, entre las que había un gran número de esmeraldas, un cáliz de oro, un cinturón de oro macizo y un collar engastado con piedras preciosas. La última pieza localizada fue un anillo de oro con esmeraldas

valorado en unos 500.000 dólares encontrado en los Cayos de Florida en junio de 2011.

HISTORIAS DE SUBMARINOS

La invención del submarino revolucionó la exploración del fondo de los océanos. Fue el momento de investigar la vida en el fondo del mar y de intentar dar luz al mundo que a centenares de metros se encontraba oculto. En un principio la navegación subacuática se utilizó tan sólo para fines militares, aunque poco a poco se fueron ampliando sus funciones y hoy en día resulta fundamental para la exploración de los tesoros submarinos.

El primer submarino de la historia

Lo construyó en 1620 el inventor holandés Cornelius Drebbel, que estaba convencido de que este tipo de naves submarinas cambiarían el desarrollo de las guerras futuras. El diseño consistía en un barco de madera con un techo del mismo material y todo cubierto con cuero engrasado. Aquel ingenio marino era movido con la fuerza de 12 remeros que respiraban a bordo gracias a un tubo (*esnórquel*). Después de dos o tres mejoras en el diseño los ingenieros de la nave submarina realizaron una demostración a la que acudió el mismísimo rey de Inglaterra Jaime I.

El curioso submarino se mantuvo sumergido durante tres horas a una profundidad de unos cinco metros para realizar el trayecto desde Westminster hasta Greenwich, ida y vuelta. El propio monarca participó en la travesía, convirtiéndose en el primer rey en viajar en uno de estos curiosos artefactos marinos.

A pesar de haber conseguido su objetivo la Armada inglesa no lo consideró interesante ni le vio utilidad militar a aquel nuevo invento. Tuvieron que pasar casi tres siglos para que esta iniciativa prosperara.

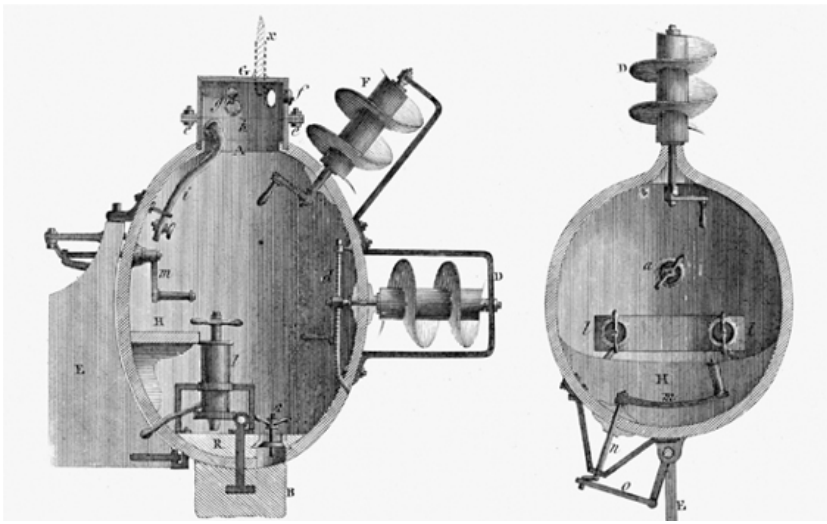
El tortuga

Podríamos considerar a este artilugio acuático como el primer submarino militar de la historia. Era una especie de esfera abombada con capacidad para una sola persona, que se desplazaba

bajo el mar gracias a una hélice propulsada manualmente por el piloto desde el interior de la nave. El mayor problema era su poca autonomía bajo el agua (tan sólo unos 30 minutos).

Este navío sumergible se construyó con la intención de incluirle una bomba que debería ser adosada al casco del barco enemigo para, una vez encendida, escapar a la velocidad que el submarino permitía (que tampoco era mucha).

Se hicieron varias pruebas y al final se decidió que *El tortuga* cumpliera la misión de colocar una bomba bajo el casco del *HMS Eagle* de la Marina británica. Corría la primavera de 1776 y en aquellos momentos la Marina británica tenía impuesto un bloqueo a los puertos americanos.



© ACI/World History Archive

El buque británico estaba anclado entre Govemor's Island y Staten Island (donde hoy se encuentra la Estatua de la Libertad). *El tortuga* fue sumergido lo más cerca posible del *HMS Eagle,* pero no se pudo colocar la carga submarina debido a que el buque inglés llevaba una protección metálica en su casco. Después de varios intentos *El tortuga* comenzó a quedarse sin oxígeno y su tripulante tuvo que maniobrar rápidamente para sacarlo a la superficie. En la huida debió abandonar la carga, que explotó a los pocos minutos. La fuerte explosión alertó a los marinos ingleses, que abandonaron las costas americanas a toda máquina en busca de protección.

Aquel desastre, y algunos más en los años sucesivos, hicieron que *El tortuga* fuera anclado y que los proyectos submarinos se abandonaran durante algún tiempo.

El submarino más pequeño del mundo

Su nombre es *Serafina* y sólo mide 40 centímetros. Este ingenio submarino ha sido creado por científicos de la Universidad Nacional Australiana de Camberra.

Dotado de un casco plástico, *Serafina* puede viajar a una velocidad submarina equivalente a un metro por segundo gracias a sus cinco hélices y a sus baterías recargables y sumergirse hasta los 5.000 metros de profundidad.

Su pequeño tamaño lo ha convertido en un instrumento muy útil para ayudar a los científicos a conocer más de nuestros fondos marinos. El *Serafina* va equipado con una gran variedad de sensores e instrumentos y no necesita grúas que lo desplacen ni tripulación que lo maniobre. Eso sí, tiene un pequeño inconveniente: que le parezca «apetitoso» a un gran pez y se lo trague de un solo bocado.

U-65, el submarino maldito

En 1916 los astilleros de Hamburgo cumplían un encargo muy especial, debían tener preparados para la Marina alemana seis submarinos de combate que irían numerados del *U-60* al *U-65* para entrar en acción en la Primera Guerra Mundial. Los submarinos fueron terminados un año después, pero el último de ellos, el *U-65*, desde un primer momento comenzó a granjearse la fama de «submarino maldito».

Uno de los operarios que participaba en su construcción fue golpeado por una viga destinada a la cubierta de eslora del submarino y falleció en el accidente. Meses después, al trasladarlo a mar abierto para su prueba, tres marinos quedaron atrapados en la sala de máquinas y murieron asfixiados, supuestamente al estar la puerta atrancada. Al investigar la extraña muerte, la puerta se abrió sin ofrecer ninguna resistencia.

Tiempo después, en sus primeras maniobras, uno de los marineros de la tripulación se suicidó arrojándose al mar junto a las hélices del motor ante la mirada aterrada del vigía. A continuación el submarino se sumergió y, sin control, bajó hasta el fondo, donde permaneció inerte durante 12 horas. Inexplicablemente al igual que se sumergió volvió a la superficie, sin que nadie pudiera encontrar la respuesta a lo ocurrido.

La fama de «maldito» del submarino se propagó como la pólvora y ya eran muchos los que aseguraban haber visto «aparecerse» al oficial que tiempo atrás se había quitado la vida, con los brazos cruzados sobre cubierta. Fue tan difícil encontrar tripulación que se decidió avisar a un sacerdote para que exorcizara la nave.

El final del *U-65* fue igual de misterioso que el resto de su «vida». A sólo cuatro meses de la finalización de la Primera Guerra Mundial fue localizado por otro americano, el *L-2*, cerca de Irlanda. El capitán estadounidense dio la orden de lanzar un torpedo, pero antes de que esto sucediera el *U-65* saltaba por los aires. El capitán comprobó que nadie de su tripulación se había adelantado a su orden y jamás se encontró una respuesta al curioso final del «submarino maldito».

El submarino portaaviones

La Segunda Guerra Mundial dio un giro inesperado cuando la aviación japonesa bombardeó Pearl Harbor en diciembre de 1941. Los cazas japoneses consiguieron hundir por sorpresa cinco acorazados estadounidenses y provocaron daños severos en tres destructores y en varios barcos pequeños. Aquello pudo ser el final de gran parte de la hegemonía americana en los mares, pero Estados Unidos tuvo la gran suerte de que sus tres portaaviones estaban en el mar en el momento del ataque y las pérdidas no fueron irreparables.

Un día después del ataque los estadounidenses le declararon la guerra a Japón y pusieron en marcha todos los medios materiales y humanos necesarios para restaurar su flota.

Japón era consciente de que para negociar con Estados Unidos necesitaba sembrar el miedo entre la población americana y desmoralizarlos, por eso era imprescindible que la guerra se convirtiera en algo muy costoso para su enemigo a fin de que estuvieran de acuerdo en negociar. La obsesión de los japoneses fue trasladar la guerra hacia las costas americanas. Si los submarinos alemanes habían alcanzado la costa este americana, ¿por qué no iban a ser ellos capaces de llevar la guerra a la costa oeste?

Japón hizo su primera prueba y envió a Santa Bárbara (California) uno de sus submarinos con la intención de bombardear una refinería de petróleo y sembrar el caos entre la población. El plan no fue del todo satisfactorio y no se causó ningún daño, y lo peor fue que Estados Unidos se obsesionó con defender sus costas

de un hipotético ataque submarino.

Al fallar el plan acuático, los japoneses pensaron en uno aéreo y trabajaron en la posibilidad de fabricar un submarino que pudiera transportar en su interior varios cazas: un portaaviones.

El primer prototipo de submarino portaaviones se diseñó con capacidad para un solo caza, se hizo una primera prueba y se envió a bombardear Oregón. El ataque resultó fallido, pero la misión consiguió convencer a los altos mandos japoneses de la efectividad de la nueva máquina de guerra e inmediatamente se pusieron a trabajar en más prototipos.

Los ingenieros empezaron a desarrollar lo que más tarde sería el *I-400* temerosos de que un submarino no fuera capaz de soportar un hangar con tres aviones y sus bombas dentro.

Tras muchas pruebas y diseños, en enero de 1943 comenzó la construcción de 18 unidades de submarinos portaaviones que transportarían cada uno tres cazas con una sola bomba, en total se formó una flota de 54 aviones.

El primer problema con el que se enfrentaron los diseñadores del submarino fue el de las alas de los aviones, imposibles de guardar en los hangares prediseñados en el submarino. Se solucionó con la creación de unas alas giratorias que primero rotaban sobre sí mismas 90 grados y luego se pegaban al fuselaje. El primer reto estaba superado.

El segundo inconveniente fue que los aviones necesitaban 20 minutos para calentarse antes de despegar, con el agravante de que no se podían encender en el hangar ni tampoco fuera porque serían localizados por los radares americanos. La solución consistió en precalentar el aceite de los aviones, así éstos arrancaban sin necesidad de calentarse. Más obstáculos: que el submarino no era lo bastante largo como para que los aviones pudieran aterrizar; la solución: hacer que los aviones amerizaran junto al submarino y luego fueran recogidos con una potente grúa que los depositara sobre la cubierta del sumergible. Para el despegue se utilizaría una catapulta de aire comprimido.

Una vez que se solucionaron todos los problemas el submarino portaaviones *I-400* ya estaba casi listo, cuando en abril de 1943 la Marina japonesa sufrió una importante baja: la del almirante Yamamoto, el cerebro de la operación, cuyo avión fue derribado por los estadounidenses junto a las islas Salomón. Hubo de pasar año y medio para que los *I-400* estuvieran preparados para la acción.

En diciembre de 1944 se terminó por fin el primer *I-400*. Con sus 121 metros de largo se convirtió en el submarino más grande de

los mares, flotaba sobre dos cascos unidos en paralelo y en su hangar transportaba tres aviones bombarderos e iba fuertemente armado con ocho tubos de torpedos en la proa, un cañón de 140 milímetros en la cubierta y cuatro cañones antiaéreos.

Finalmente sólo se pudieron construir dos submarinos: el *I-400* y su gemelo el *I-401,* por lo que la operación se tuvo que cambiar.Las miras se pusieron esta vez sobre el canal de Panamá, había que intentar que la flota americana se viera obligada a tener que bordear todo el continente. Era una misión arriesgada que tuvieron que dejar en manos de los famosos «kamikazes», que harían una operación «sólo de ida».

Pero todo cambiaría el 6 y el 9 de agosto cuando Japón fue atacado con bombas nucleares, esto significó la rendición de Japón y, por tanto, se abortó el plan. Sus dos submarinos portaaviones fueron detenidos y capturados por la Marina estadounidense, que tras dejar a las tripulaciones en Japón regresó con ellos para Pearl Harbor en diciembre de 1945.

Los submarinos portaaviones fueron estudiados por los ingenieros americanos. La Guerra Fría estalló y la Marina americana decidió bombardear y destruir los dos *I-400* el 31 de mayo de 1946, antes de que sus enemigos, los rusos, pudieran revisar los submarinos requisados.

No se volvieron a fabricar más submarinos de este tipo, pero sin duda fueron los prototipos sobre los que se trabajaría para diseñar los modernos submarinos portamisiles.

Submarinos de película

Uno de los más conocidos es posiblemente el submarino de la clase *Typhoon* protagonista de la película *La caza del Octubre Rojo* dirigida por John McTiernan en 1990, en la que Sean Connery (capitán Marko Ramiusde de la Armada soviética) desobedece las órdenes de sus superiores y se dirige a Estados Unidos con el submarino nuclear más potente de la historia. También tendríamos que destacar el submarino alemán *U-96,* que se hizo famoso gracias a la película *Das Boot* (*El submarino*) dirigida por Wolfgang Petersen, que narra desde la perspectiva alemana el día a día dentro de la nave. También imprescindible es la película del año 1995 *Marea roja*, en la que Gene Hackman tiene el papel de un experimentado comandante del *Alabama*. Otra película digna de mención es *U-571*, protagonizada por Matthew McConaughey, un filme cargado de

acción con un submarino nazi a la deriva.

Pero la lista no acaba aquí, ya que hay decenas de películas con un submarino como protagonista. A continuación se incluye una relación con muchas de ellas:

D*estino Tokio* (1943). Protagonizada por Cary Grant.

A*cción en el Atlántico Norte* (1943). Protagonizada por Humphrey Bogart.

20.000 leguas de viaje submarino (1954). Protagonizada por Kirk Douglas.

L*a cresta de la ola* (1954). Protagonizada por Gene Kelly.

D*uelo en el Atlántico* (1957). Protagonizada por Robert Mitchum.

O*peración Pacífico* (1959). Protagonizada por Cary Grant y Tony Curtis.

E*stación Polar Cebra* (1968). Protagonizada por Rock Hudson.

A*lerta Roja, Neptuno hundido* (1977). Protagonizada por Charlon Heston.

N*avy Seals* (1990). Protagonizada por Charlie Sheen.

P*ánico bajo el hielo* (1996). Protagonizada por Stephen Baldwin.

B*ellow* (1997). Protagonizada por Mattew Davis.

E*n la línea del enemigo* (1997). Protagonizada por Michael Dudikoff.

H*ombres de honor* (2001). Protagonizada por Robert de Niro.

K-*19. The Widowmarker* (2002). Protagonizada por Harrison Ford.

U-*Boat* (2003). Protagonizada por William H. Macy.

Por último sería interesante mencionar una película española que de momento sólo ha conocido su versión documental, titulada *Operación Úrsula, el hundimiento del C 3.* Este filme narra la historia del submarino republicano *C-3* durante la Guerra Civil y recuerda que también en aquella contienda anterior a la mundial la guerra submarina ya había comenzado.

ALGUNAS CURIOSIDADES MARINAS

De todos es sabido que una gran mayoría de los marineros son supersticiosos, casi hasta extremos insospechados. Por ejemplo, muy raras veces veremos partir un navío en «viernes 13». Un caso muy claro lo tenemos durante la Segunda Guerra Mundial cuando el crucero ligero *HMAS Perth* tuvo que regresar a su base en el puerto de Australia para someterse a una serie de reparaciones. Aunque

estaba arreglado y dispuesto el viernes 13, no partió hasta el sábado 14 a las doce y algunos minutos. Y no es el único caso en que un barco que ha zarpado en esa fecha se ha visto obligado a regresar y a permanecer amarrado hasta el día siguiente para evitar «tentar a la suerte».

No obstante, si se hiciera caso a las supersticiones, los marinos casi no tendrían días libres para zarpar porque también es de mal augurio partir el primer lunes de abril (día en que nació Caín y, además, el día en que asesinó a su hermano Abel) o el segundo lunes de agosto (cuando la ira divina arrasó Sodoma y Gomorra) o el 31 de diciembre (según la tradición fue el día elegido por Judas Iscariote para ahorcarse).

También hay otras acciones «mal recibidas» dentro de un barco, como por ejemplo llevar un paraguas o transportar flores o féretros (que se relacionan con funerales y entierros). ¿Y qué decir de un marino que abandonara el barco con su pie izquierdo? Seguro que, horrorizado de su imprudencia, regresaría al navío y esa noche no se acercaría por el puerto.

Por eso, cuando un barco se inaugura es de buen augurio ofrecer a los mares vino o, en los últimos tiempos, champán. Un hecho curioso es que en la Antigüedad las botellas se lanzaban directamente sobre el casco del barco. Cuenta la leyenda que la falta de puntería de una dama al «bautizar» un navío hizo que desde ese momento, y tras la denuncia al almirantazgo por parte del espectador agredido, las botellas se ataran con una cuerda y de este modo tuviéramos lanzamientos más controlados.

Si pensamos en un pirata, es posible que enseguida llegue hasta nuestra mente la imagen de un cuerpo tatuado. De Polinesia comenzaron a llegar estos dibujos étnicos que atrajeron la atención del explorador y cartógrafo inglés James Cook en 1769. Con el tiempo acabaron siendo considerados talismanes capaces de contrarrestar los influjos malignos.

Es difícil recordar cuando estamos a bordo de un barco dónde está estribor y dónde babor. Hay una manera muy sencilla… recordando la frase «El Banco de España». La B de Banco es babor y está a la izquierda de la frase y la E de España es estribor y está a la derecha de la frase. Es fácil de recordar: babor es a la izquierda y estribor a la derecha, siempre mirando al sentido de la marcha o a la parte delantera (proa).

Antiguamente era habitual encontrar en las cantinas de los puertos decenas de viejos marineros que por una jarra de vino o de cerveza contaban las historias más impresionantes de naufragios,

héroes, monstruos, batallas y motines. Es muy probable que a la tercera jarra ya hubieran metido el miedo en el cuerpo de las mesoneras contando que cuando una mujer era atrapada por un barco pirata era violada en cubierta y después arrojada por la borda.

Una de las historias más sobrecogedoras podría ser la del escocés Alexander Selkirk, abandonado en una isla desierta en 1705. Puede que su nombre no nos diga nada, aunque si les recuerdo que fue rescatado de la isla cuatro años después y sus aventuras fueron la inspiración para que Daniel Defoe escribiera *Robinson Crusoe*, ya les sonará más. Pero ninguna de ellas podría superar la del timonel James Bartley, que cayó de su ballenero directamente a las fauces de una ballena a la que seguía para arponearla. El enorme animal se sumergió con su presa en el mar. Al día siguiente apareció en la superficie, junto al barco, el cuerpo sin vida de una ballena muerta. Los marinos la subieron al barco y comenzaron a despellejarla. Alguien barajó la posibilidad de que fuera la que se había tragado el día anterior a su timonel. Por si acaso comenzaron a rajar hasta el estómago y al romper la bolsa descubrieron que entre un mar de gambas y pequeños animales marinos se encontraba el cuerpo amoratado de Bartley. Tardaron varias horas en reanimarlo, pero finalmente el timonel se despertó entre gritos y lamentos. Su estado rozaba la locura y sus compañeros se vieron en la obligación de atarlo en su camastro hasta que pasó su arrebato. Decía frases inconexas y solamente hablaba del fuego que lo había consumido (hay que recordar que la temperatura corporal de la ballena es superior a la del ser humano y es posible que al estar dentro de su estómago el timonel tuviera la impresión de encontrarse en el infierno). Después de aquella experiencia no pudo volver a quedarse solo y nunca más volvió a ningún barco, incluso se negó, durante el resto de su vida, a mirar hacia el mar.

5

Historias terrestres

La ambición del ser humano por ampliar fronteras y por llegar cada día más lejos favoreció los avances en los transportes terrestres.

Coches de vapor, locomotoras y muchos otros vehículos a tracción comenzaron a recorrer los caminos del planeta. En algunos casos, como en el del ferrocarril, aquellos avances supusieron un gran paso para el crecimiento social y comercial de toda una zona. Cientos de ciudades se han construido alrededor de una parada de tren con intención de aprovechar la comunicación con otros destinos lejanos. En algunos países los trenes son prácticamente los «supermercados» ambulantes de aquellos lugares por los que atraviesan. Sus conductores van parando y cambiando productos traídos de diferentes regiones o incluso ejerciendo de carteros, lo que en algunas ocasiones convierte la marcha del tren casi en insoportable.

Trenes, coches, autobuses... el paisaje de nuestras carreteras nada tiene que ver con el de hace apenas unos años, y en las historias «terrestres» se puede observar a la velocidad que hemos avanzado, al menos en nuestro país. En tan sólo 50 años tener un vehículo ha dejado de ser un lujo reservado para unos cuantos privilegiados y se ha convertido casi en una necesidad. Una familia moderna puede tener hasta tres o cuatro vehículos, casi todos con climatizador y las más avanzadas tecnologías, impensables en la década de 1960. Tampoco los trenes se asemejan a sus antecesores y por eso conviene recordar las historias de aquellos pioneros en los transportes terrestres.

Historias de trenes

No cabe duda de que el ferrocarril ha sido uno de los medios de locomoción más importantes de los últimos tiempos. Hoy en día

continúa siendo en numerosos países un transporte muy relevante. Obviamente nada tienen que ver los modernos trenes que circulan, por ejemplo por Japón, con los ferrocarriles que dejaron una enorme huella en la historia de los transportes terrestres.

Para remontarnos a la primera locomotora tendríamos que retroceder en el tiempo hasta 1802, año en que Richard Trevithick, un ingeniero e inventor inglés, construyó una máquina de alta presión cuyo destino final sería una planta siderúrgica en Gales. Esta máquina iba a ser utilizada para bombear agua, pero Trevithick pensó que si la sujetaba a un bastidor podría hacerla circular. En 1803 vendió la patente a un ferretero inglés amigo suyo, que fue el que apostó que aquel invento podría desplazar varios vagones cargados de material.

La prueba se realizó y la locomotora fabricada por Trevithick pudo remolcar cinco vagones cargados con diez toneladas de hierro y 70 hombres sobre unos raíles metálicos, en total recorrería casi 16 kilómetros y tardaría cuatro horas en realizar el trayecto. A pesar de que se logró el objetivo no consiguieron sacar adelante el invento, ya que era una máquina demasiado pesada para los raíles de hierro fundido por los que tenía que rodar.

Tiempo después comenzaron a utilizarse locomotoras de vapor en las minas carboníferas, donde se empleaban para el transporte. Las primeras podían arrastrar una carga de 40 toneladas a una velocidad de seis kilómetros por hora.

En estos más de dos siglos de historia los trenes han transportado millones de pasajeros y han enriquecido los lugares por donde han pasado, convirtiendo en rentables todos los terrenos en los que realizaban alguna parada o se construía una estación. Ha habido muchos trenes míticos a lo largo de la historia, a continuación daremos un repaso a los más importantes.

El Orient Express

Junto con el Transiberiano es posible que sea uno de los trenes más conocidos y emblemáticos. A esta fama también contribuyó el hecho de que la escritora de novela policiaca Agatha Christie lo utilizara como escenario de su famoso libro *Asesinato en el Orient Express* publicado en 1934.

© Leemage Prisma

El Orient Express se inauguró en 1883 para realizar la ruta París-Constantinopla (hoy en día Estambul), aunque su recorrido fue alterado en distintas ocasiones, dependiendo de las circunstancias políticas o económicas del momento.

El primer tren partió de la estación parisina de Gare de L'Est ante la mirada atónita de los cientos de personas que lo fueron a despedir, asombradas del lujo que se observaba en la distancia y maravilladas por la locomotora Est 2-4-0, número 505 que esperaba ansiosa su partida. Una vez en su interior, los selectos pasajeros podían disfrutar de la cuidada selección de los materiales que adornaban los vagones dormitorio y el restaurante: seda, lámparas de gas de cuatro brazos, paredes de madera de teca, nogal y caoba, telas escogidas, sanitarios de mármol, sábanas de seda... Se había cuidado hasta el último detalle (los vagones llevaban incluso calefacción y agua caliente), de ahí que muy pronto su clientela fueran ricos y famosos que convirtieron al Orient Express en la esencia del brillo y el glamur de aquellos tiempos.

Uno de los lugares más atrayentes del tren era sin duda el vagón restaurante. Las mesas estaban adornadas con blancos manteles de tela, con copas de cristal, cubertería de plata y una selecta vajilla de

porcelana en la que se servía la más exquisita comida, cocinada por los más renombrados chefs y regada con una selección de los vinos más exclusivos.

El mítico viaje recorría más de 3.000 kilómetros atravesando ciudades tan emblemáticas como Estrasburgo, Stuttgart, Múnich, Viena, Pressburgo, Budapest y Bucarest hasta el puerto rumano de Giurgui, en un recorrido que duraba tres noches y tres días. Una vez en Giurgui, los pasajeros eran llevados a través del Danubio hasta Ruse, la ciudad búlgara. Desde allí, si lo deseaban, podían llegar hasta Varna, donde un ferry los transportaba hasta Estambul (en 1889 la línea del Orient Express llegaría hasta la mítica ciudad turca).

Muchos han sido los ilustres pasajeros de este lujoso ferrocarril, desde el rey Leopoldo II de Bélgica, pasando por Eduardo VIII, el papa Pío XII, el príncipe Aga Khan o la espía Mata Hari. Uno de los personajes ilustres que solía viajar regularmente era el rey Boris de Bulgaria, un gran apasionado de los ferrocarriles que acostumbraba incluso a llevar él mismo el tren cuando éste entraba en su territorio, conduciéndolo siempre a su mayor potencia.

Fue en la década de 1930 cuando el Orient Express alcanzó su máximo apogeo, llegando a tener hasta tres rutas diferentes. Con el tiempo fue cambiando de destinos, de dueños... en un intento de revitalizar un negocio que comenzaba a hacerse insostenible porque cada vez había más competencia: por un lado, existían nuevas y modernas carreteras y, por otro, se activaban cada vez con más frecuencia nuevas rutas aéreas que terminaron por complicar la existencia del famoso tren, que realizó su última travesía a Estambul el 20 de mayo de 1977. A finales de 2009 el Orient Express desapareció definitivamente.

En la actualidad todavía quedan algunos vagones originales que suelen ser expuestos de vez en cuando para alguna presentación o exposición. También la compañía de ferrocarriles Orient Express sigue ofreciendo nuevos destinos (*www.orient-express.com*) e intenta mantener el glamur y el confort de sus antiguos viajes.

Peligros en el Orient Espress

Subir a bordo de este sofisticado tren hoy en día puede ser un placer, pero en sus inicios era una auténtica aventura no exenta de riesgo. Sus vagones no sólo acomodaban a nobles, famosos y millonarios, también albergaban espías, contrabandistas, traficantes

de armas, vividores, señoras de vida alegre, altos cargos militares... No es extraño que una de las recomendaciones que se les hacían a los pasajeros del glamuroso tren fuera la de no llevar armas de fuego en sus equipajes.

El primer suceso importante vivido en el Orient Express tuvo lugar en 1891, cuando el tren fue asaltado por un grupo de ladrones en Turquía. Los malhechores se hicieron con un botín de 40.000 libras esterlinas y secuestraron a cuatro rehenes que finalmente serían devueltos a cambio de otras 80.000 libras más. Un año después también se vivirían momentos complicados cuando el tren tuvo que ser puesto en cuarentena por la aparición a bordo de una epidemia de cólera.

La última odisea a la que tuvieron que enfrentarse los pasajeros del mítico tren se vivió en 1929 cuando el Orient Express, que había partido a finales de enero de París, quedó bloqueado por la nieve en Turquía durante cinco días con temperaturas por debajo de los 25 grados. Pronto los pasajeros se quedaron sin existencias de carbón y sin provisiones, y tuvieron que deambular por los bosques nevados cercanos en busca de leña y con la intención de cazar algo que llevarse a la boca.

El Transiberiano

Si hay un tren que pueda rivalizar en fama con el Orient Express es sin ninguna duda el Transiberiano, que recorre la mítica ruta que une a lo largo de 9.228 kilómetros y seis días y medio Rusia con Vladivostok, a orillas del mar del Japón, atravesando los montes Urales y los valles, estepas y bosques del sur de Siberia. Efectúa paradas en 33 ciudades, entre ellas Novosivirsk, capital de Siberia; Irkutsk, junto al lago Baikal; Ulan-Udé, muy cerca de Mongolia, y Jabárovsk, en el Lejano Oriente y a un paso de la frontera con China, y traspasa siete husos horarios, constituyéndose de esta manera en el servicio de ferrocarril continuo más largo del mundo.

La construcción del Transiberiano comenzó en 1891 por iniciativa del zar Alejandro III que necesitaba una comunicación más activa con sus regiones del este. Al igual que sucediera en algunas líneas americanas, esta nueva ruta se comenzó a construir desde ambos extremos a la vez, y para su construcción se utilizó mano de obra de convictos, mayoritariamente de la isla Sajalin, y de soldados rusos.

Muchos fueron los inconvenientes con que se encontraron

durante la construcción de este magnífico tren. Los principales obstáculos fueron el intenso frío, las enormes distancias entre ciudades y el complicado terreno por el que transitaba. Para que sirva de ejemplo baste decir que en el peligroso sur del lago Baikal el tren descarriló diez veces durante las pruebas.

Se necesitaron 25 años de duros trabajos para que comenzara a transitar el esperado tren. De hecho, la electrificación de la vía que se empezó en 1929 no estaría completada hasta el año 2002. Pero el país continuó creciendo con el Transiberiano como columna vertebral. Aquella ruta daría pie para que posteriormente se crearan otras complementarias, como el Transmanchuriano y el Transmongoliano.

Hoy en día se puede viajar en el Transiberiano y son muchas las agencias de viajes que lo incluyen entre sus ofertas. El tren moderno es un buen indicador para evaluar la Rusia actual, ya que son muchas horas de viaje en las que se convive con un pasaje mayoritariamente ruso. La vida a bordo del Transiberiano se suele realizar en los pasillos, donde la gente conversa, bebe cerveza, té o vodka y observa el monótono paisaje de las estepas siberianas. Esa rutina tan sólo es alterada con las paradas que realiza a lo largo de su trayecto, que sirven para poner colorido al monótono viaje. Sus andenes se convierten durante los minutos que dura la parada en improvisados mercadillos donde se puede adquirir desde arenque ahumado hasta galletas, embutidos, cerveza o vodka, un sustento indiscutible para las poblaciones locales que, en muchos casos, sólo tienen al tren como modo de subsistir.

Viajar en el Transiberiano sin salir de casa

Ahora es posible realizar la ruta que habitualmente recorre el Transiberiano tan sólo con un ordenador y una conexión a Internet, gracias a un acuerdo realizado entre Google y la Compañía Ferroviaria Rusa (http://eng.rzd.ru/).

El internauta puede hacer el mismo trayecto que realizaría en el tren, sin salir de casa, un trayecto dividido en unas 40 etapas que una vez seleccionadas nos ofrecen el mismo paisaje que se podría observar desde el mítico tren, un total de 150 horas de vídeo ideales para los amantes de los viajes. Además de toda esta información visual, la página también nos da la posibilidad de consultar un mapa en el que podernos ubicar e incluso escuchar música o poesías recitadas, ideales para acompañar el viaje. Si quiere partir hacia las

estepas siberianas, no necesita sacar ningún billete, tan sólo debe acceder a la web: http://www.google.ru/intl/ru/landing/transsib/en.html

El nuevo Transiberiano

Si prefiere realizar el mismo trayecto que realiza el Transiberiano pero con más glamur, le recomiendo viajar en el Golden Eagle. Durante 14 días este lujoso tren atraviesa la ruta de 9.288 kilómetros con 21 vagones equipados con cabinas con todo el confort.

Este nuevo tren se ha cuidado hasta el extremo, ofreciendo en su menú auténtico caviar, regado con una selección de los mejores vinos del mundo y, por supuesto, con los más selectos vodkas. Para que no falte detalle las cenas suelen ser amenizadas con música en directo.

Un billete en el Golden Eagle puede costar unos 14.000 euros en una suite con cuarto de baño, calefacción y televisor de plasma de la que disfrutará en un viaje de entre 13 y 15 días.

El tren azul, «The Blue Train»

Es uno de los más lujosos del mundo y es mucho más que un tren porque combina la comodidad y el confort de los hoteles de lujo con el encanto y el exotismo de los viajes sobre dos raíles. Desde hace décadas, este tren turístico atraviesa Sudáfrica desde Ciudad del Cabo hasta Pretoria, una odisea de 1.600 kilómetros, que ha conseguido sobrevivir a la expansión de las autopistas o a los viajes en avión, más cortos y económicos.

El Blue Train comenzó su andadura en 1923. En sus inicios transportaba pasajeros de Johannesburgo a Ciudad del Cabo, desde donde partían los buques hacia Inglaterra. Pronto sus vagones comenzaron a incluir mejoras, como un restaurante en 1933 o aire acondicionado en 1939. Después de una interrupción a causa de la Segunda Guerra Mundial volvió a ser operativo en 1946. «Tren azul» era como coloquialmente se conocía a este tren por el color de sus vagones, aunque finalmente adoptaría este nombre en 1997 cuando comenzó con fuerza una nueva andadura.

Uno de sus sellos característicos es el lujo y la distinción de sus servicios. Desde el recibimiento a los pasajeros en la estación

(rodeado de una gran teatralidad) hasta el acceso a los resplandecientes vagones con el servicio aguardando en formación en los andenes. De hecho, hay pocos trenes en el mundo que puedan ofrecer una suite de tres habitaciones con salón, dormitorio y baño privado. Hay cuatro clases diferentes de compartimentos, tres de ellas con baño privado y ducha o bañera donde se cuida hasta el último detalle, con aire acondicionado independiente, sábanas de algodón, edredón de plumas, televisión, nevera, teléfono, caja fuerte, servicio de lavandería...

Al acceder a las suites nos reciben con una botella de cava sudafricano que añade un poco más de glamur a la estancia. Para hacer el trayecto más cómodo hay dos horarios de comida diferentes, aunque al comedor se accede con chaqueta y corbata. El restaurante dispone de carta de té y tiene diez platos en el menú para elegir, con productos locales como la carne de antílope y, cómo no, regados con buenos vinos sudafricanos, lo que hará de nuestra estancia en el Blue Train una experiencia inolvidable.

Http://www.bluetrain.co.za/

El tren de las nubes

Llamado así por una película que realizaron dos estudiantes argentinos a principios de la década de 1960. Los dos amigos realizaron el tramo Salta-Socompa a bordo del tren cuando aún funcionaba tirado por máquinas de vapor.

En la actualidad es uno de los trenes más turísticos del mundo y recorre los paisajes más impresionantes de Argentina. En total el trayecto abarca 217 kilómetros desde Salta hasta el viaducto de la Polvorilla atravesando la cordillera de los Andes.

El tren tiene una capacidad para 468 pasajeros y alcanza una velocidad de 35 kilómetros por hora y pasa por 29 puentes, 21 túneles y 13 viaductos.

Http://www.trenalasnubes.com.ar

El tren del fin del mundo

Para conocer la historia de este curioso tren debemos remontarnos hasta 1883. En aquel entonces el presidente argentino Julio Argentino Roca decidió secundar la experiencia francesa e inglesa de enviar a los presos peligrosos a lugares inóspitos y envió a un grupo de reclusos, elegidos por sus cualidades físicas y por sus

conocimientos, hasta Ushuaia con la intención de construir un faro y su propio penal.

Cuando la construcción de la cárcel terminó, empezaron a llegar los primeros presos. Para llevarla a cabo se necesitó de materiales de la zona y se diseñó una especie de tren tirado por bueyes que se desplazaba sobre unos rieles de madera. En 1910 se decidió crear un ferrocarril que llegase hasta la prisión y se empezó a construir el que se denominaría «tren de los presos». El tendido se prolongaba por la ladera oriental del monte Susana, el valle del río Pipo y recorría lo que hoy sería el Parque Nacional de Tierra del Fuego. El tren estuvo operativo hasta 1952. Después de 42 años sin servicio el gobierno decidió volverlo a poner en marcha y fue bautizado como el «Tren del fin del mundo».

En su recorrido actual se pueden observar las viejas construcciones realizadas por los presos, asentamientos de tribus antiguas o visitar el parque natural en un tren moderno con todas las comodidades actuales.

Http://www.trendelfindelmundo.com.ar

El transcantábrico

Por las mismas vías que discurría el histórico Ferrocarril de La Robla (el viejo tren hullero que transportaba carbón desde León hasta Vizcaya) discurre desde 1983 el transcantábrico, en un viaje de ocho días, siete noches con un impresionante paisaje verde desde León o San Sebastián hasta Santiago de Compostela. Al viajero le espera toda la magia del norte de España, desde las tierras de Castilla y León a las aguas del Cantábrico.

Por si esto fuera poco, a partir de 2011 se ha creado el Transcantábrico Gran Lujo para satisfacer los gustos más exigentes. Se ha construido sobre la base del transcantábrico clásico, pero mejorando y ampliando sus instalaciones; por ejemplo, de cada dos habitaciones se ha sacado una suite Gran Lujo.

El nuevo tren solamente dispone de 14 suites exclusivas, por lo que los grupos serán en torno a las 28 personas, a las que se ofrece un exquisito trato. Tanto las visitas, el autocar, como la gastronomía están acordes con el resto del tren, convirtiendo el viaje en algo sublime. Será el viaje de su vida.

Http://www.eltranscantabricoclasico.com/

Http://www.eltranscantabricogranlujo.com/

Al-Ándalus

Este lujoso tren fue diseñado a imagen y semejanza del mítico Orient Express para recorrer el sur de España mostrando los rincones más increíbles de nuestra geografía plagada de olivares y pueblos encalados. Al igual que el Orient el tren español trataba de llenar sus vagones de lujo y exclusividad aunque su existencia fue mucho menor que la del Orient, pues tan sólo estuvo en funcionamiento unos pocos años: de 1985 a 2006.

La buena noticia es que un acuerdo comercial ha permitido al Al-Ándalus volver a los raíles en 2012 con una ruta de seis días y cinco noches que comienza y termina en Sevilla a través de un itinerario que comprende Sevilla, Córdoba, Baeza, Úbeda, Granada, Ronda, Cádiz, Jerez de la Frontera y Sanlúcar de Barrameda.

El nuevo Al-Ándalus cuenta con siete coches cama-suite que ocupan como máximo 74 privilegiados pasajeros divididos en 37 cabinas, con las comodidades del siglo XXI pero sin perder el glamur de los antiguos coches decorados al estilo *belle époque*, en los que no faltan las zonas comunes destinadas al ocio y a la restauración.

Http://www.alandalus-tren.com/

El tren más alto del mundo

Se encuentra en Perú, parte de la localidad costera de El Callao, recorre 535 kilómetros y asciende hasta una altura de 4.000 metros. Al igual que el Transiberiano este tren se hizo famoso por las enormes dificultades que tuvieron para su construcción, debido a lo agreste del terreno por el que discurre. Las obras se alargaron durante años desde 1870 hasta 1908.

El ferrocarril central del Perú atraviesa 61 puentes y 65 túneles que comunican la costa peruana con las poblaciones andinas y necesita avanzar zigzagueando para minimizar la pendiente del recorrido. En Ticlio, justo a mitad de camino entre Lima y Huancayo, se encuentra el punto ferroviario más alto del mundo con 4.829 metros sobre el nivel del mar. Este tren tiene un récord más: el de poseer la estación de ferrocarril más alta del mundo, La Galera, a 4.781 metros de altura.

Eso sí, no se piense que va a ser un viaje cómodo. Los pasajeros a menudo sufren el llamado «soroche» o mal de altura y es necesario respirar oxígeno para compensar su falta.

Http://www.ferrocarrilcentral.com.pe

El tren de las estrellas

Por ese nombre se hizo famoso el Super Chief, que se inauguró en 1937 para que recorriera los 3.850 kilómetros que separaban Chicago de Los Ángeles, un trayecto que se realizaba en 39 horas y 45 minutos.

La gran popularidad de este tren se debe a su lujo y confort (fue el primer tren norteamericano en el que la totalidad del pasaje viajaba en cómodos coches cama), su selecta cocina y, por supuesto, al hecho de ser el tren de las estrellas de cine.

Lamentablemente fue retirado en 1971 y sus vagones descansan en un museo ferroviario en Estados Unidos.

© ACI/ALAMY

El tren más lujoso del mundo

Esta distinción se la deberíamos otorgar al Rovos Rail, un tren de súper lujo que recorre varias rutas sudafricanas uniendo a la magia y el misterio del continente africano el esplendor y el confort de sus vagones, muchos de ellos de la década de 1920.

El lujo se respira en cada uno de los rincones de este tren mezcla

de pasado y modernidad. Con suites reales que miden 16 metros cuadrados, con salón, habitación, cuarto de baño y obviamente climatizado y con todo lujo de detalles a nuestra disposición.

La capacidad del tren es de 72 afortunados pasajeros, que se disponen en los 20 vagones con todo lujo de detalles rumbo a las desiertas arenas de Namibia o a las Cataratas Victoria. Dada su base en Sudáfrica el trayecto que se ha hecho más popular es el largo viaje entre Pretoria y Ciudad del Cabo, una ruta de 1.600 kilómetros salpicada de múltiples y exóticos paisajes. Otra de las rutas favoritas de los afortunados viajeros es la que partiendo de Ciudad del Cabo recorre 6.100 kilómetros a través de Sudáfrica, Zimbabue, Zambia y Tanzania, conocida popularmente como la Authentic African Adventure. Esta fantástica ruta culmina con la visita a Zanzíbar, el Kilimanjaro y el Serengueti.

La historia

Roham Vos era un fanático de los trenes. Su sueño era pasear por África con su familia, pero en un vagón exclusivo para ellos que tuviera todas las comodidades y el confort al que estaban acostumbrados. Así fue como armó un vagón especial; su idea era engancharlo a los trenes de línea que recorren habitualmente las distintas ciudades. Pero los permisos eran demasiado costosos y aquella idea se tuvo que transformar en una algo más cara: armar un tren completo y comercializarlo.

El proyecto fue creciendo y en abril de 1989 el Rovos Rail contaba ya con un tren de 13 lujosos coches con el que se recorría el Parque Nacional Kruger una vez al mes. Ya han pasado más de 20 años y el tren sigue recorriendo la zona, aunque el trayecto haya sufrido algunas modificaciones.

(Si desea hacer su sueño realidad: http://www.rovos.com/).

OTROS LUJOSOS TRENES

La lista es interminable, aquí van unos cuantos, los más selectos.

Deccan Odyssey
Es el tren de lujo que funciona en el estado de Maharashtra. La ruta cubre los sitios del patrimonio mundial de Ajanta y Ellora, el pueblo artesanal de Shilpa Gram, la bodega en Nashik Sula, las

bulliciosas ciudades de Mumbai y Pune, y mucho más. Aquí se puede disfrutar de la cocina, el culto en los santuarios, o simplemente relajarse y observar la belleza natural de este viaje por la India.

Http://www.deccan-odyssey-india.com

Royal Scotsman

Este lujoso tren nos ofrece visitas durante la noche a través de Escocia. Atraviese las montañas escocesas, observe los verdes paisajes o los lagos escoceses en un viaje inolvidable, que puede durar de una a siete noches.

Http://www.royalscotsman.com

Este y Oriental Express

Disfrute de una vista panorámica de los paisajes místicos de Tailandia, Singapur, Malasia y Laos también a bordo del Orient, toda una aventura por el corazón de Asia.

Http://www.orientexpress.com/web/eoe/eastern_and_oriental_ express.jsp

Royal Canadian Pacific

Se inauguró el 7 de junio de 2000. El tren está operativo de junio a septiembre y sigue una ruta que atraviesa las Montañas Rocosas en Alberta y la Columbia británica. Como en el resto de los trenes anteriores, el lujo se ha cuidado hasta el máximo detalle.

Http://www.royalcanadianpacific.com

Palace on Wheels

Viajar en el «Palacio sobre Ruedas» es una de las mejores maneras de explorar el esplendor señorial de la India. Los vagones han sido reformados como los salones originales de los marajás. El exclusivo tren viaja a la capital del estado de Rajastán, la ciudadela de oro Jaisalmer, la ciudad azul de Jodhpur, en el Parque Nacional Ramthambhor, el símbolo de la caballería Chittorgarh, la romántica ciudad de Udaipur, los lagos, el refugio de aves Bharatpur y la capital de Agra con el impresionante Taj Mahal, antes de regresar a Delhi.

Http://www.palaceonwheels.net/new/home.htm

Majestic Imperator

El lujoso tren tiene como base el Tren Imperial del Imperio austrohúngaro. Son varias rutas las que realiza atravesando los

paisajes idílicos austriacos.

Http://www.imperialtrain.com

Indian Pacific

Recorre desde la costa del Índico hasta la del Pacífico cruzando toda Australia. Un trayecto de 3.968 kilómetros y tres días de viaje en los que se pueden ver gran parte de las especies animales que habitan en Australia, desde camellos hasta emús (aves similares al avestruz) pasando por los famosos canguros. En este recorrido encontraremos el tramo de vía más largo en línea recta (478 kilómetros cruzando la llanura de Nullalbar).

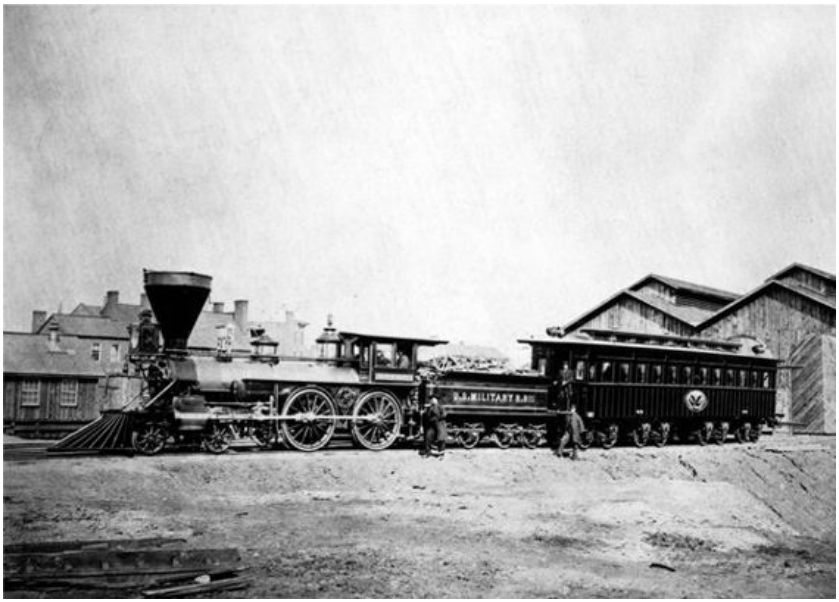
Http://www.railaustralia.com.au/indianPacific.php

El tren fúnebre de Lincoln

Hay un tren que se hizo tristemente famoso, no por sus cómodas literas o por la belleza de su recorrido, sino por transportar los restos mortales del asesinado presidente de Estados Unidos Abraham Lincoln.

El 14 de abril de 1865 Abraham Lincoln fue alcanzado por la bala que le disparó John Wilkes Booth, un simpatizante confederado, en el teatro Ford mientras asistía con su mujer a una comedia musical. Murió a la mañana siguiente a causa de las heridas.

Sus restos mortales fueron velados durante dos días en la Casa Blanca, donde miles de americanos pasaron a dar su último adiós al presidente asesinado. Terminado el funeral los restos fueron trasladados en un impresionante cortejo hasta un tren que lo transportaría a través de 180 ciudades con rumbo al estado de Illinois, donde nació.



© Cordon Press

En uno de los vagones, que había sido adaptado para la ocasión, viajaba el féretro de Abraham Lincoln junto con el ataúd que contenía el cuerpo de su hijo Willie, fallecido en 1862 a la edad de 11 años a causa de unas fiebres tifoideas. (El cuerpo del hijo de Lincoln se desenterró de un cementerio de Washington D.C. para que acompañara al de su padre).

El cortejo fúnebre, compuesto por unas 300 personas y dirigido por el hijo mayor del presidente fallecido, Robert, recorrió 1.654 kilómetros. Hubo decenas de paradas programadas para que los ciudadanos pudieran velar el cadáver de Lincoln. En cada estación en la que se detenían se acomodaba el féretro en un coche fúnebre tirado por caballos y, en solemne procesión, se dirigía hasta un edificio público donde los vecinos podían visitarlo. El tren se detuvo en grandes ciudades, como Columbus, Filadelfia y Ohio, e incluso en pequeñas, como en Herkimer (Nueva York).

En 1911 un incendio en una pradera de Minneapolis (Minnesota) destruyó el vagón del tren que había transportado al famoso presidente americano y que aún se conservaba. En la actualidad podemos ver algunos de los muebles originales del coche fúnebre de Lincoln en la colección de la Union Pacific en el Museo Western Heritage, en Omaha (Nebraska).

Es posiblemente uno de los asaltos más conocidos de la historia. Se llevó a cabo el 8 de agosto de 1963 cuando 15 hombres armados robaron el tren postal Glasgow-Londres llevándose 120 bolsas de dinero con casi tres millones de libras esterlinas, el equivalente actual a unos 45 millones de euros.

El robo se gestaría muchos años antes, en 1949, cuando uno de los principales cerebros de la operación, Ronnie Bigss, se encontraba en la prisión de Lewes (Sussex) por haber asaltado un comercio. Allí se enteró por un compañero, ex empleado de correos, de que los bancos solían transportar grandes cantidades de dinero a bordo de los trenes correo sin apenas vigilancia. Después de varios años Biggs quedó en libertad, se casó y montó una carpintería, pero la idea de robar uno de esos trenes seguía rondando en su cabeza.

Tras el nacimiento de su primer hijo, Biggs realizó un viaje para comunicar a su padre la feliz noticia. Durante ese viaje se encontró a un compañero de cárcel, Wormmwood Scrubb, y después de unas cuantas cervezas, el sueño olvidado volvió a renacer con fuerza: robar el tren de Londres. Con el tiempo la idea maduró y se pusieron en contacto con otros tres ex presos para montar la banda: Buster Edwards, Jim White y Roger Cordrey, que colaboraron para reclutar al resto de los participantes, incluido un experto en ferrocarriles.

Una vez compuesta la banda se reunieron en la granja Leatherslade, a pocos kilómetros del lugar donde darían el golpe, para esperar a que uno de los trenes viajara cargado de dinero. El 5 de agosto Ronnie recibió la llamada de un informante: al día siguiente el vagón postal viajaría con su ansiada carga. Y así fue. El tren partió de Escocia con 100 sacas de dinero.

El robo

El 8 de agosto a las 12.10 de la noche, los 15 hombres que integraban la banda salieron de la granja de Leatherslade, uniformados como soldados, a bordo de dos camionetas y un camión. Realizaron un trayecto de una hora hasta llegar sobre el puente Bridego, a 65 kilómetros de Londres.

A las 3.15, sin retraso, el tren se acercaba al puente. Un miembro de la banda manipuló el semáforo tapando la luz verde y activando la roja con una batería portátil. El maquinista al ver la

señal luminosa de peligro encendida activó los frenos y el tren se detuvo a apenas cuatro metros del semáforo. El fogonero bajó de la locomotora para comprobar qué era lo que pasaba: Tom Wisbey y Robert Welch lo maniataron, mientras Charles Wilson subió y golpeó en la cabeza al maquinista y entraron al tren.

En los siguientes diez minutos Buster Edwards y Roy James consiguieron desenganchar la locomotora y el vagón del correo y obligaron al maquinista a conducir hasta el puente Bridego, donde el resto de la banda esperaba para cargar el camión. En pocos minutos traspasaron las 120 sacas. Arrancaron el camión y a toda velocidad huyeron para refugiarse en la granja, donde contarían su botín: 2.631.784 libras esterlinas en billetes pequeños.

La noticia representó un escándalo y la policía ofreció una fuerte recompensa para quien delatara a alguno de los integrantes de la banda, que en los días posteriores, uno tras otro, fueron detenidos. En pocos meses estuvieron todos en prisión con penas que iban de los 18 a los 30 años.

En julio de 1965 Ronnie Biggs se escapó de la cárcel de Wandsworth en la que cumplía su condena. Gracias a una escala de cuerda logró subir por uno de los muros de la prisión y saltar a un camión de mudanzas sin techo y cargado de colchones que lo esperaba al otro lado del muro.

A partir de ese momento Biggs comenzó a buscar destinos donde no ser localizado por la policía. Su primera parada fue en París, allí cambió su aspecto físico gracias a la cirugía estética y consiguió una nueva documentación. Después de un tiempo se trasladó con su familia a Australia, donde tuvo su tercer hijo. Vivió allí varios años hasta que recibió el aviso de que la Interpol lo tenía localizado.

Ronnie se escapó a Río de Janeiro, allí sería descubierto por un equipo de reporteros y por la Interpol, pero al no existir acuerdo de extradición entre los dos países, Biggs pudo vivir durante varios años como un turista más, completamente intocable por las autoridades británicas. Con el dinero agotado comenzó a vender tazas y camisetas con su imagen y pronto se convirtió en toda una celebridad.

Cuando cumplió 72 años, y muy enfermo, se entregó a las autoridades inglesas. Llegó a Londres a bordo de un avión privado financiado por el diario *The Sun*. Fue encarcelado en la prisión de Belmarsh para que cumpliera sus 30 años de condena. Durante el tiempo que estuvo encarcelado sufrió cuatro infartos y dos ataques epilépticos.

El 6 de agosto de 2009 fue puesto en libertad por razones

humanitarias. Mientras escribo este libro aún continúa con vida.

TRENES FANTASMA

En el capítulo anterior daba un repaso a las historias relacionadas con barcos fantasma o malditos, en el caso de los trenes también existen muchas historias que tienen que ver con lo sobrenatural, fundamentalmente en Reino Unido y Estados Unidos. Locomotoras que transitan sin maquinista, pitidos de tren sin ninguno circulando, espíritus de maquinistas a los mandos de trenes fantasma… centenares de historias inquietantes que han pasado de generación en generación. Yo he recopilado algunas.

Ninbus

Se trataba de un ferrocarril modelo Deltic 55 de origen británico desmantelado en el siglo XX. Sus vagones y la locomotora fueron troceados para que se utilizaran como chatarra. Algunos meses después se pudieron recopilar muchos testimonios de personas que aseguraban haber vuelto a ver el desmantelado tren por algunas vías férreas inglesas.

El tren fúnebre de Abraham Lincoln

Al tren del presidente Lincoln del que hablaba más arriba también le acompaña su leyenda. Se cuenta que en cada aniversario de la muerte del presidente americano, el tren fantasma vuelve a aparecer por las mismas vías que recorrió con el féretro. Algunos testigos han asegurado ver esqueletos a través de las ventanillas como si se tratara de fantasmales pasajeros. También algunos jefes de estación cuentan que los relojes de la estación se detienen al paso del tren fantasma.

La flecha plateada

Así es como se bautizó a un tren de cinco vagones y de color plata que se puso en funcionamiento en el metro de Estocolmo (Suecia) y que estuvo activo durante unos años en la década de 1960, siendo después sustituido por otro más moderno. Según la leyenda, muchos operarios afirman haber visto un tren resplandeciente circular a medianoche por las vías del metro. Es habitual que se asocie al tren con la también estación fantasma de Kymlinge, que nunca fue acabada, por lo que su uso no está autorizado. Hay una antigua leyenda en la que se asegura que

este tren fantasma recoge los cuerpos de los pasajeros fallecidos y los deposita en esta inacabada estación, de ahí el famoso refrán popular sueco: «Solamente los muertos se bajan en Kymlinge».

El tren de Saskatchewan
La leyenda cuenta que el maquinista de este tren que transita por el oeste de Canadá (es la provincia central de las Praderas canadienses) falleció de forma violenta mientras trabajaba. Un descuido hizo que perdiera el equilibrio, cayera a la vía y fuera atropellado por su propio tren. Hay quienes aseguran que el maquinista recorre las vías de la zona con una linterna buscando su propia cabeza y hay decenas de testimonios de personas que afirman haber visto luces extrañas en las vías durante la noche.

Atracciones de feria
Están ubicados en cientos de parques de atracciones de todo el mundo: los trenes fantasma o del terror. Es lógico que existan multitud de historias de viajeros que han montado en la atracción y han desaparecido misteriosamente, o han sufrido algún ataque al corazón que ha acabado con su vida y vagan en el interior del túnel en busca de venganza. Algunos incluso afirman que ciertas esculturas que se encuentran dentro para atemorizar a los viajeros en realidad pertenecen a personajes reales transformados tras su muerte.

Historias de automóviles

Los coches revolucionaron el concepto de transporte. Al principio los «locos» vehículos propulsados a vapor eran el juguete de unos cuantos privilegiados, pero hoy en día las familias del primer mundo suelen tener varios coches aparcados en sus garajes.

Ha habido muchos coches famosos en la historia, pero los que sin duda más conocemos son los que se han hecho famosos gracias a la gran pantalla, aquí van mis favoritos.

Los coches más famosos del cine y la televisión

Aston Martin
Este coche se ha convertido en uno de los iconos cinematográficos más importantes gracias a que lo pilotó el

inigualable James Bond. El primero de todos es el Aston Martin DB5 que condujo Sean Connery en la película *Goldfinger* y, desde entonces, ha compartido protagonismo en cinco filmes de la saga: *Goldfinger* (1964), *Operación Trueno* (1965), *GoldenEye* (1995), *El mañana nunca muere* (1997) y *Casino Royale* (2006). Junto al DB5, el DBS es el coche por excelencia del espía británico. Tanto es así que ha estado junto al agente en cuatro películas: El DBS de la década de 1970 se pudo ver en las películas *Al servicio de su Majestad* (1969) y en *Diamantes para la eternidad* (1971), en las dos conducido por el actor Sean Connery. También vimos el famoso coche en *Casino Royale* (2006), y en *Quantum of Solace* (2008). En *Skyfall*, la última película del famoso agente secreto, vuelve a conducir el célebre Aston Martin DB5.

DeLorean DMC-12

Este coche seguro que lo recordarán por haber sido inmortalizado como la peculiar máquina del tiempo en las sucesivas entregas de *Regreso al futuro*. De las 9.000 unidades que se produjeron entre 1981 y 1982, siguen rodando 6.500 según el director de la compañía, y hay clubes de amantes del modelo cuya fama debe mucho a esta película de ciencia ficción.

Pontiac Firebird TransAm

En la década de 1980 el famoso vehículo se haría inseparable del actor David Hasselhoff y mundialmente conocido por la serie televisiva *El coche fantástico*. El Pontiac TransAm negro de 1982 fue utilizado durante el rodaje de la popular serie, siempre en el papel de ese automóvil parlanchín, inteligente y veloz llamado KITT.

Ford Gran Torino

Este llamativo coche (rojo «tomate» con una gran franja blanca en el costado) se hizo popular en su versión de 1974 gracias a la serie televisiva *Starsky y Hutch,* que narraba las peripecias de una pareja de peculiares detectives californianos interpretados por Paul Michael Glaser y David Soul. La serie se estrenó en 1975 y en la tercera temporada cambió parte de su esencia agresiva y violenta por un argumento más romántico, lo que al final acabó con la serie en 1979.

También la espectacular última versión del Ford Torino, que dejó de fabricarse en 1976, es la protagonista de la película de Clint Eastwood *Gran Torino*, todo un homenaje a la década de

1970, en la cual el automóvil se convierte en el símbolo de diversos ideales americanos.

Checker Marathon
Se hizo inolvidable gracias a que en la gran pantalla se convirtió en el taxi memorable que conducía Robert de Niro por la Gran Manzana de madrugada. En *Taxi Driver* el conductor se da cuenta de la frenética corrupción nocturna de su ciudad. La compañía fabricante de este coche, Checker Motors, quebró en enero de 2010 tras casi 90 años de existencia.

GMC Vandura G-1500
Esta furgoneta de la década de 1980 se convirtió en el hogar de un equipo de hombres preparados para todo... *El Equipo A*. Una furgoneta negra con una raya roja y cristales tintados conducida por el coronel Hannibal, al que le acompañaban el sargento M. A., el capitán Murdoch y el teniente Fénix.

Ford Thunderbird 1966
Es el vehículo utilizado para ser el peso de todo el hilo argumental de *Thelma & Louise* protagonizada por Susan Sarandon y Geena Davis. Una *roadmovie* considerada hoy todo un clásico y que se convirtió en película de culto para diversos colectivos feministas y en un referente del cine de la década de 1990. Aún se recuerda el vuelo del Ford al saltar al vacío en el famoso Cañón del Colorado.

De vehículo de guerra a coche de lujo

Ésa es la transformación que con los años ha seguido el popular vehículo Hummer, una máquina que no deja indiferente y que se construyó en 1979 para moverse por los campos de combate. Su diseño original fue realizado por la empresa AM General. Su primer nombre fue Humvees y era un vehículo ligero pero resistente. En 1981 la empresa fabricante firmó un contrato con el ejército de Estados Unidos y en 1983 comenzó la entrega de un total de casi 70.000 vehículos.

El Humvee comenzó a hacerse famoso en algunas guerras, como las de Panamá o el Golfo, porque ofrecía unas prestaciones de movilidad, agilidad y velocidad incomparables. A medida que aumentaba el seguimiento televisivo de los combates, también

crecía el prestigio de aquel vehículo que podía llegar a cualquier rincón inaccesible.

Su fama por su preparación para el combate fue en aumento y la empresa AM General decidió probar suerte con una versión para uso civil que conservara las características del original de uso militar. Así, en 1992, se fabricó el Hummer, que pronto comenzaría a convertirse en el coche exclusivo para famosos y adinerados. Pero también es fuente de polémica, pues muchas asociaciones ecologistas critican su excesivo consumo de gasolina.

El Bus Force One

Al igual que en el aire existe el *Air Force One*, el presidente americano también dispone de un nuevo vehículo para desplazarse por tierra: el *Bus Force One*. Como su «gemelo» aéreo, el autobús presidencial está preparado para todo tipo de enfrentamiento armado, ya que va equipado con armas de fuego, gases lacrimógenos o cámaras de visión nocturna.

El *Bus Force One*, bautizado así por la prensa que ha seguido al presidente Obama en sus giras electorales, costó 1,1 millones de dólares a las arcas americanas y obviamente está dotado de las más avanzadas tecnologías, tanto en equipamiento y comunicaciones como en seguridad.

La carrocería del potente autobús presidencial está formada por una aleación de acero, aluminio, titanio y cerámica que permiten que el autobús pueda repeler cualquier tipo de disparo de arma o incluso proyectiles. Va equipado además con un sistema antiincendio y con un tanque de combustible blindado para que también pueda ser autónomo.

© ACI/ALAMY

Al igual que del *Air Force One* del *Bus* también se construyeron dos unidades gemelas con la intención de que circulen al mismo tiempo para que no se sepa nunca en cuál de los dos viaja verdaderamente el presidente americano.

Una auténtica «bestia» de la carretera al servicio de los presidentes de Estados Unidos.

Un autobús «gastronómico»

Imagine la experiencia: sentarse en un cómodo autobús turístico, recorrer la ciudad y en mitad de la visita disfrutar en él un menú gastronómico con productos típicos de la zona de uno de los mejores chefs de la ciudad. A esta original forma de conocer Barcelona se la ha bautizado como Gourmet Bus y el chef encargado de elaborar el menú ha sido Carles Gaig, galardonado con una estrella Michelín.

El moderno y confortable autobús recorre los puntos de interés turístico más importantes de la ciudad, como la Sagrada Familia, la villa y el puerto olímpicos, las playas o la Barceloneta. La cena se sirve con el autobús estacionado en un punto panorámico desde el que se divisa toda la ciudad y el menú consta de unos entrantes fríos y calientes, un plato principal, postre y bebida. El recorrido dura unas tres horas y el precio es de 95 euros por persona.

Http://www.gourmetbus.com

El coche «Graf & Stift Double Phaeton»

Al igual que sucede con los barcos y los trenes, también existen coches «malditos», y si hay una historia que haya destacado al respecto es la del coche Graf & Stift Double Phaeton, al menos es una de las que más circulan por Internet. Hay decenas de páginas que hablan de la maldición de este vehículo (que en la actualidad se encuentra en el Museo de Historia Militar de Viena) que tienen mucho más de ficción que de realidad. Lo que sí se ha podido contrastar es que este automóvil transportaba al archiduque Francisco Fernando y a su esposa, la archiduquesa Sophie, el 28 de junio de 1914 por las calles de Sarajevo cuando los dos fueron asesinados a tiros por Gavrilo Princip, un extremista serbio. El atentado se produjo mientras iban en este descapotable de seis

plazas, curiosamente para visitar a las personas heridas en otro atentado que se había perpetrado unas horas antes con una granada de mano. Éste fue el detonante de la Primera Guerra Mundial y el inicio a la fama de «maldito» del coche. A partir de ese momento el famoso vehículo estaría involucrado en otras «curiosas» muertes mucho menos contrastadas.

Su supuesto siguiente propietario fue el general Portiorek. Los últimos tiempos de este militar no fueron de lo más agradables: después de una tremenda derrota militar y un amargo viaje a Viena comenzó a tener problemas mentales y acabó ingresado en un manicomio, donde murió tiempo después.

También fue militar su siguiente dueño, un capitán del ejército. La leyenda cuenta que un día mientras conducía el «coche maldito» se topó inesperadamente con dos campesinos que caminaban por el centro de la carretera. El conductor intentó frenar y esquivarlos pero terminó atropellándolos y saliéndose de la carretera. Los tres murieron en el accidente.

Su siguiente dueño fue el gobernador de Yugoslavia. Durante el tiempo que tuvo el vehículo sufrió cuatro accidentes distintos, en uno de los cuales perdió el brazo. Llegó a la conclusión de que el coche daba mala suerte y lo vendió a un amigo suyo que no creía en estas historias, el doctor Srikis. A los seis meses de la compra el doctor murió al volcar con el coche.

Las carreteras más peligrosas del mundo

Mucho ha cambiado el planeta en los últimos años y parte de esta transformación se la debemos a las carreteras que se distribuyen a lo largo y ancho de nuestra geografía. Pero no siempre son el método de transporte más seguro, ni mucho menos. A continuación conoceremos las carreteras que se han convertido en «trampas mortales» para los conductores que las transitan. Aquí tenemos una relación de las peores gracias a una lista que confeccionaron los lectores del periódico *20 Minutos*.

La carretera de la muerte en Bolivia
Este peligroso trazado une las cumbres andinas con el trópico del norte de La Paz. Esta estrecha carretera se construyó en la propia roca y es una arriesgada experiencia conducir sorteando sus curvas peligrosas mientras se observa a un lado el precipicio. No

es extraño que haya sido bautizada como «la carretera de la muerte». Es tan peligrosa que habitualmente se tiene que conducir pegado al precipicio para que los camiones pesados, cargados de productos, lo hagan pegados a la pared. Este hecho, unido a la densa niebla, muy frecuente, hace que se complique aún más la conducción, que en algunas partes de la carretera se interrumpe porque es casi imposible el paso de dos vehículos al mismo tiempo.

El Paso de Stelvio (Italia)
Este sinuoso paso con 48 curvas cerradas está situado a 2.757 metros de altitud cerca de la frontera de Italia con Austria y Suiza, en el corazón de los Alpes. En este peligroso lugar, que fue zona de enfrentamientos bélicos durante la Primera Guerra Mundial debido precisamente a su posición estratégica, construyó el gobierno austriaco, entre 1820 y 1825, una carretera que casi no ha cambiado desde entonces. Tiene una longitud de 24 kilómetros y un desnivel medio de un 7,5 por ciento.

El túnel de Guoliang (China)
Cinco años se tardó en terminar este impresionante túnel, labrado en la roca y que no sigue una estética uniforme. A lo largo de sus 1.200 metros de largo, con unos cinco de altura y cuatro metros de ancho, aparecen ventanales de todas las formas y medidas desde donde se puede observar un paisaje inigualable. Al parecer esta construcción por el interior de la montaña fue comenzada por los aldeanos locales en 1972.

La carretera siberiana de Yakutsk (Rusia)
Si quiere acercarse hasta esta localidad, uno de los rincones más fríos del planeta, con una temperatura media anual de unos diez grados bajo cero, no queda otro remedio que recorrer esta peligrosa carretera que se convierte en casi impracticable en los días de lluvia (algo muy habitual en la zona). En invierno el trazado es puro hielo y el resto del año es un barrizal imposible de atravesar.

La autopista Taklamakán (China)
Es la mayor autopista jamás construida a través de un desierto entre las grandes dunas del Taklamakán. Es sin duda un auténtico logro de la ingeniería china con sus 522 kilómetros de trazado que atraviesan una de las regiones más extremas del planeta, un

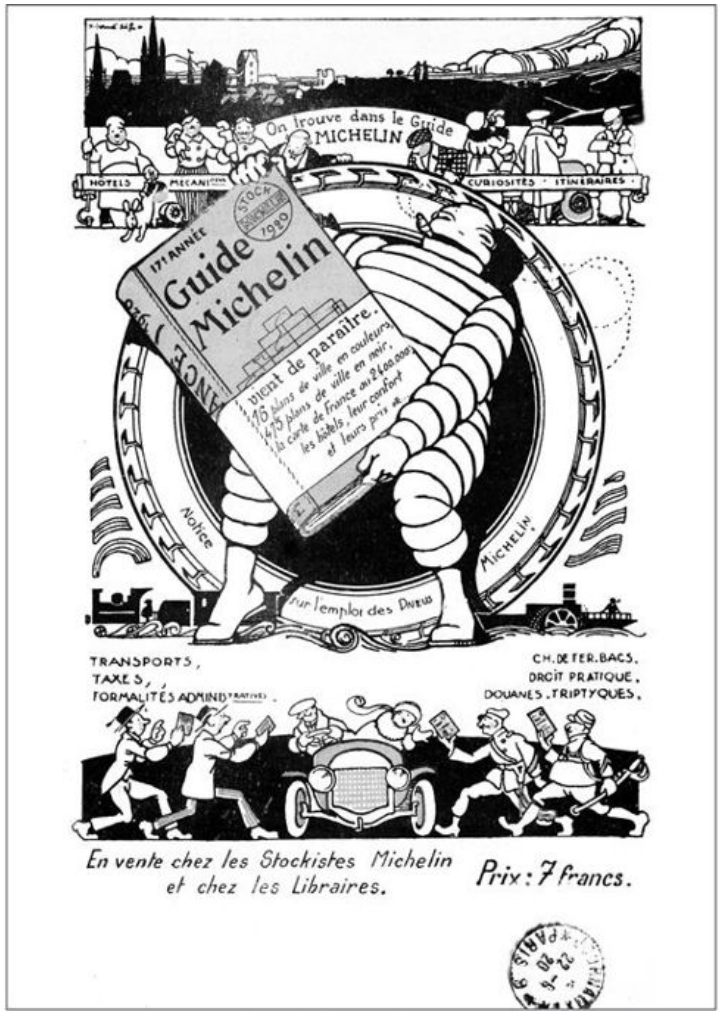
área de 270.000 kilómetros cuadrados cuyo nombre en lengua uigur significa «si entras no podrás salir».

La guía Michelín

Esta guía gastronómica se ha convertido con el paso del tiempo en una de las mejores referencias del mundo de la buena mesa. Cada año el estricto jurado otorga las famosas «estrellas» a los mejores chefs y restaurantes del planeta. Lo que no sé es si todos los lectores conocen que esta guía está muy ligada al mundo del motor.

Algo de historia

La guía fue creada en 1900 por los hermanos Michelin, André y Edouard, que dirigían una empresa de neumáticos. En sus orígenes la guía se regalaba a las gasolineras y talleres mecánicos. En ella encontrábamos un montón de información de utilidad para conductores, desde un mapa de gasolineras hasta direcciones de lugares donde se podía recargar las baterías, cambiar un neumático o incluso localizar un médico de guardia. En esos momentos en Francia había unos 2.400 conductores que se lanzaban como locos en busca de aventura a las carreteras aún sin asfaltar, sin señalizar y con vehículos que se averiaban constantemente.



© ACI/Rue des Archives

Poco a poco se le fue incorporando información y en 1929 la guía empezó a comercializarse y ya se indicaban también lugares donde pernoctar en carretera o sitios donde comer, con recomendaciones de platos e incluso información sobre precios. De esta forma comenzaron a trabajar los inspectores anónimos encargados de la crítica gastronómica. En 1926 se adoptó el signo de la estrella para premiar a los mejores restaurantes y en 1931 apareció la calificación como de una, dos o tres estrellas Michelín, dependiendo de la calidad de la comida y del local.

En la década de 1960 todo vuelve a cambiar. El automóvil ya no era un artículo para unos cuantos privilegiados, los trabajadores comenzaban a tener los fines de semana libres y el «ocio» empezaba

a adquirir un papel predominante en la vida del francés de clase media. La guía Michelín comenzó a desempeñar un papel determinante por el rigor con el que se detallaban las sugerencias, por el anonimato de sus inspectores y por la independencia de sus criterios de elección.

El método

La guía tiene contratados a un gran número de inspectores en cada zona con amplios conocimientos en gastronomía y restauración. Visitan de incógnito centenares de restaurantes previamente seleccionados y tras cenar o comer en ellos realizan un informe exhaustivo en el que, aparte de su calidad gastronómica, califican la decoración, el servicio o incluso la situación del local.

Dependiendo de la categoría de la distinción se realizan más o menos visitas. Por ejemplo, los restaurantes propuestos para una estrella Michelín son visitados cuatro veces antes de ser galardonados; si optan a dos estrellas recibirán diez visitas y para los que optan a las tres estrellas el examen es aún más fuerte, con inspectores de todas las regiones francesas.

Es cierto que ya hay voces discordantes dentro de la prensa gastronómica que se declaran en contra de estos galardones asegurando que no son del todo fiables. Lo cierto es que es la referencia en la que se basan miles de personas para elegir un determinado restaurante.

Líderes en estrellas

Curiosamente Japón se ha alzado con el reconocimiento de ser el país que más tres estrellas Michelín posee, nada menos que 29 restaurantes, por delante de Francia, que cuenta con 25. Si hablamos de ciudades, Tokio es la metrópoli del mundo con más restaurantes con tres estrellas Michelín, con 14 establecimientos, quedando París en segundo lugar, con diez. En el mundo hay un total de 101 locales con esta máxima distinción.

6

Historias aéreas

Si el mundo cambió gracias, en primer lugar, al transporte marítimo y después al terrestre, qué decir del adelanto que se produjo en nuestra sociedad gracias a los aviones. Hace unos años hubiera sido impensable que cualquier persona de clase media, incluso baja, pudiera trasladarse en avión a cualquier lugar del mundo. Hoy en día las compañías *lowcost* han conseguido el milagro y ya se puede viajar, en ocasiones por cantidades ridículas de dinero, más allá de nuestras fronteras.

Pero no ha sido fácil. Para llegar hasta este grado de avance en los transportes aéreos han tenido que transcurrir muchos años, y centenares de pioneros han dejado su vida intentando conseguir el sueño de volar. Pues no pensemos que la historia de la aviación se remonta a unos pocos años. Desde el principio de los tiempos el ser humano ha tenido la obsesión de surcar los cielos emulando a las aves, como según la mitología griega consiguieron Dédalo e Ícaro.

Dédalo e Ícaro. Los pioneros de los cielos

La mitología griega se ha encargado de hacernos llegar la historia de estos dos aventureros que surcaron los cielos intentando escapar de los muros de la prisión en la que estaban confinados.

Dédalo era un maestro artesano, inventor y arquitecto griego, una mente privilegiada que diseñó naves que viajaban por el mar, lentes para ver las estrellas, fuegos artificiales... cuya fama perduró por ser el constructor del laberinto de Creta. Ícaro era su hijo, desde muy pequeño trabajó junto a su padre aunque sin la destreza de su mentor; parecía que las construcciones y los trabajos manuales no estaban hechos para él.

Dédalo e Ícaro llegaron a Creta huyendo de Atenas. A Dédalo se le culpaba de haber sido el causante de la muerte de su sobrino y

aprendiz, un joven que al contrario de su hijo, estaba dotado de una gran inteligencia. Allí comenzaron a ganarse la vida a base de vender en los mercados ambulantes juguetes e ingenios fabricados por Dédalo. Uno de ellos fue a parar al rey de la isla, Minos, que deslumbrado por el buen hacer del inventor le propuso realizar un trabajo al que no podría negarse: construir una jaula para un monstruo, un terrible minotauro, una maldición que acompañaba al rey de Creta y al que no podía aniquilar.

Dédalo aceptó el trabajo y construyó un elaborado laberinto, diseñado con tal maestría que el minotauro jamás podría escapar de su interior. Lo que no imaginó su inventor fue que el malvado rey también lo encerraría en el complejo laberinto a merced de su enemigo el minotauro. Dédalo aguzó su ingenio y localizó la salida de su enrevesado laberinto, quedando libre del monstruo que ya casi les había alcanzado a él y a su hijo. Consiguieron escapar de su prisión, pero ahora tenían por delante una gran y arriesgada aventura: abandonar la isla de Creta fuertemente vigilada.

El ingenio del inventor se puso de nuevo a trabajar. Necesitaba escapar junto a su hijo de la isla, y no lo podían hacer por mar, pues el puerto estaba repleto de guardias custodiándolo. Después de fijar su vista en varias aves que sobrevolaban a su alrededor, decidió que se construirían unas potentes alas con las que atravesar los cielos hasta alguna tierra cercana.

Ícaro y su padre comenzaron a cazar pájaros a los que robaron las plumas, localizaron un enjambre de abejas y con destreza las despojaron de su colmena. Dédalo pegó con paciencia las plumas a una estructura de madera, utilizando la cera de las abejas para unirlas y que quedaran bien sujetas. Una a una fue enlazando las plumas con cuidado, siguiendo con fidelidad el diseño de las alas de los pájaros. Antes de realizar el vuelo, Dédalo, muy serio, dio a su hijo unas cuantas instrucciones para prevenir cualquier accidente en los cielos: «Vuela detrás de mí y quédate muy cerca. No vueles ni muy alto ni muy bajo. Si vuelas muy alto, el Sol quemará la cera con la que están fabricadas las alas. Si vuelas muy bajo, el agua del mar empapará tu plumaje, es muy importante que me hagas caso».

Con las alas que se había fabricado Dédalo e Ícaro se lanzaron por un acantilado. Comenzaron a volar al igual que los pájaros. Aquella sensación envalentonó a Ícaro que, desobedeciendo los consejos de su padre, comenzó a volar cada vez más alto hasta que la cera de sus alas empezó a derretirse tal y como Dédalo le había advertido. Ícaro se desplomó sobre las aguas, no sobrevivió al accidente y se cuenta que fue Hércules quien le dio sepultura y puso

nombre a aquel mar, que se llamó desde entonces Icarian.

Apesadumbrado, Dédalo buscó refugio en Sicilia, donde se ofreció como arquitecto para el rey Cócalo, para quien realizó importantes construcciones, como un templo al dios Apolo, en el que colgaría sus alas. Pero el rey Minos no cejaba en su empeño de localizar a Dédalo, pues necesitaba acabar con su vida, sabedor de que poseía demasiada información.

Dédalo se encontraba triste y los únicos momentos de felicidad con los que disfrutaba eran aquellos en que acudían hasta su taller las hijas del rey Cócalo, a las que cuidaba y mimaba como si fueran sus propias hijas. Hasta la corte del rey llegaron emisarios del rey Minos ofreciendo un importante tesoro a aquel que desentrañara un enigma: pasar un delgado hilo de oro por una caracola.

Dédalo, animado por las hijas del rey, resolvió el problema atando el hilo a una hormiga, a continuación puso algo de miel dentro de la caracola para que la hormiga la localizara. Así fue como finalmente la hormiga con el delgado hilo de oro se introdujo dentro de la caracola y el constructor pudo desentrañar el enigma planteado.

El rey Minos, sabedor de que aquel reto sólo podría ser solucionado por Dédalo, marchó a su encuentro para detenerlo. Antes de que se llevara preso al inventor, las hijas del rey consiguieron convencerlo de que se diera un baño en la grandiosa sauna construida precisamente por Dédalo. Las muchachas sabían que su querido maestro tendría problemas si Minos se lo llevaba e introdujeron agua hirviendo por los conductos que directamente desembocaban en la piscina en la que se encontraba el terrible rey, acabando así con su vida.

Dédalo pudo sobrevivir y terminar sus días sirviendo al rey Cócalo y a sus hijas y construyendo miles de ingenios más.

Felix Baumgartner, el «Ícaro moderno»

Los ojos de millones de televidentes esperaban expectantes a que este Ícaro moderno se lanzara desde una nave a 39 kilómetros de altura para fulminar varios récords: el del vuelo más alto en un globo tripulado, el salto desde mayor altitud y el de velocidad, para convertirse así en el primer ser humano que supera los más de 1.300 kilómetros por hora sin ayuda mecánica.

El austriaco Baumgartner lo había intentado el martes 9 de octubre de 2012. Cuando todo estaba ya dispuesto sobre las cálidas

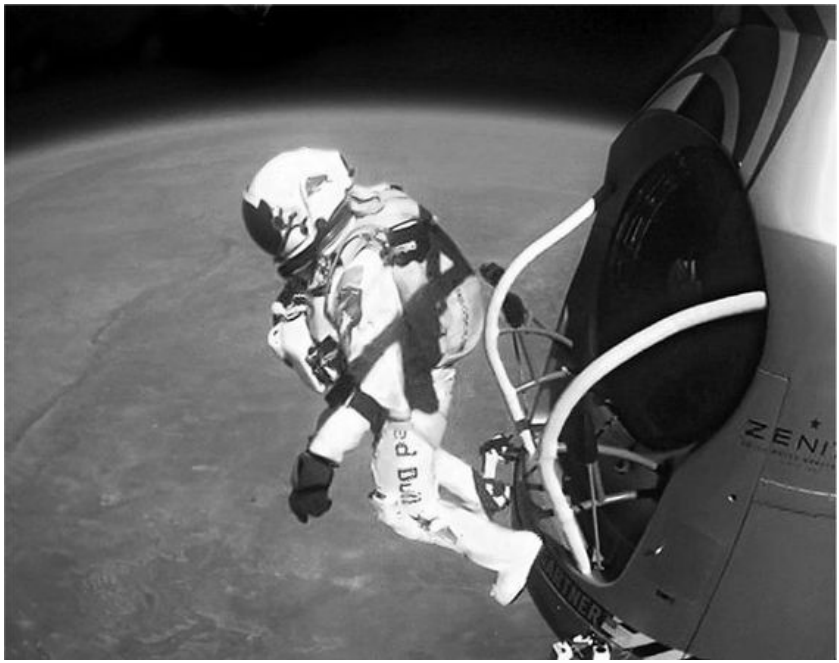
arenas del desierto de Roswell (Nuevo México), hubo que anular el lanzamiento por problemas meteorológicos. Las fuertes rachas de viento y un frente frío impedían que el globo aerostático encargado de elevar la nave en la que viajaría hasta la estratosfera pudiera alzarse sin peligro.

Todo quedaba aplazado hasta el siguiente domingo, el 15 de octubre. A las cinco y media de la tarde (hora española) se introducía en la cápsula presurizada que sostenida por una enorme grúa comenzaba a elevarse gracias a un gigantesco globo aerostático impulsado por helio. Tras dos horas y media de trayecto conseguía la altura deseada: 39.068 metros.

El austriaco debía seguir ordenadamente 40 pasos antes de que la escotilla de su cápsula se abriera y pudiera lanzarse al vacío. La operación fue seguida en directo por millones de espectadores a través de diversas cámaras, que estaban situadas dentro y fuera de la cápsula e incluso adheridas al cuerpo de Felix.

Una vez completados los pasos e igualadas las presiones del interior y del exterior se abrió la escotilla de la nave. Joe Kitinguer, el oficial de las Fuerzas Aéreas Norteamericanas que en 1960 había conseguido el récord del salto en caída libre al volar cuatro minutos y 36 segundos antes de abrir su paracaídas —y que el deportista austriaco no pudo superar—, dirigía desde tierra todos los movimientos.

Baumgartner se agarró de las barandillas exteriores de la cápsula y se situó de pie sobre una pequeña plataforma fuera de la nave. Saludó militarme y se lanzó al vacío. Consiguió volar cuatro minutos y 19 segundos en caída libre alcanzando los 1.341,9 kilómetros por hora. A continuación abrió su paracaídas y descendió lentamente.



© RIA Novosti/Prisma

Nada más aterrizar se arrodilló, alzó los brazos al cielo y comenzó a llorar. Poco después Felix Baumgartner reconocía a los periodistas: «A veces tenemos que llegar muy alto para ver lo pequeños que somos».

Aunque parezca lo contrario, fueron muchos años de entrenamiento hasta conseguir la proeza, incluso tuvo que vencer la claustrofobia que le producía estar prisionero en el traje espacial. Para superar el trauma que le impedía mantener la calma dentro del traje tuvieron que contar con la ayuda de un psicólogo especializado en deportes extremos, Michael Gervais, que trabajó durante meses con Baumgartner hasta conseguir que el austriaco se sintiera cómodo con la equipación y el casco. Una vez superado este temor todo fue más fácil, ya que Felix no tenía miedo a los saltos. Había comenzado a «volar» a los 16 años, había efectuado más de 2.500 saltos y había conseguido ejecutar otros dignos de un héroe: desde edificios emblemáticos como el Cristo Redentor de Río de Janeiro, las Torres Petronas de Malasia y desde la planta 91 del edificio Taipei 101 en Taiwán (saltándose las prohibiciones y realizando los saltos de forma ilegal), o convertirse en la primera persona que gracias a unas alas realizadas con fibra de carbono cruzó el canal de la Mancha en caída libre.

Sin ninguna duda se trata de nuestro «Ícaro moderno».

El Hindenburg

Aunque es un dirigible y no un avión, la historia de este impresionante zepelín merece ser conocida por los lectores.

En 1936 se construyó el mayor dirigible de la historia gracias a la empresa Zeppelin y a la financiación de la Alemania nazi. Este enorme artefacto volador (bautizado así en honor al ex presidente alemán Paul Von Hindenburg) era más largo que tres Boeing 747 juntos y solamente 78 metros más corto que el *Titanic*, con unas dimensiones de 245 metros de largo y 41 de diámetro, y podía alcanzar una velocidad de 135 kilómetros por hora. En un principio el famoso dirigible estaba diseñado para navegar gracias al helio, pero Estados Unidos, principal exportador de este gas, se negó a enviarlo a los alemanes y al final tuvo que volar con hidrógeno.

Si ver navegar aquel descomunal dirigible era impresionante, no desmerecía para nada su interior, que superaba a todas las demás aeronaves de lujo. El *Hindenburg* poseía dos cubiertas para pasajeros y tripulación. La parte superior llevaba un par de grandes salones donde los afortunados viajeros podían sentarse a contemplar las increíbles vistas. También se encontraban en esta zona los compartimentos para los pasajeros, cabinas con dos literas y un lavabo, muy similares a las que se podían encontrar en un coche cama de ferrocarril. En la cubierta inferior se localizaban la cocina y el comedor de la tripulación, y algo curioso: un salón para fumadores. Aunque el riesgo de tener un accidente por un escape de hidrógeno en la habitación era considerable, la sala se aisló para que no pudiera ocurrir ningún incidente y los pasajeros podían realizar su trayecto fumando de día o de noche.

El primer vuelo del *Hindenburg* tuvo lugar el 4 de marzo de 1936, después de muy pocos vuelos de prueba. El gobierno de la Alemania nazi ansiaba ver en el aire al gemelo de otro gran dirigible que ya surcaba los cielos: el *Graf Zeppelin*. El *Hindenburg* se convirtió en la mejor propaganda nazi, ya que sobrevoló las grandes ciudades alemanas lanzando panfletos y haciendo sonar a gran volumen música patriótica.

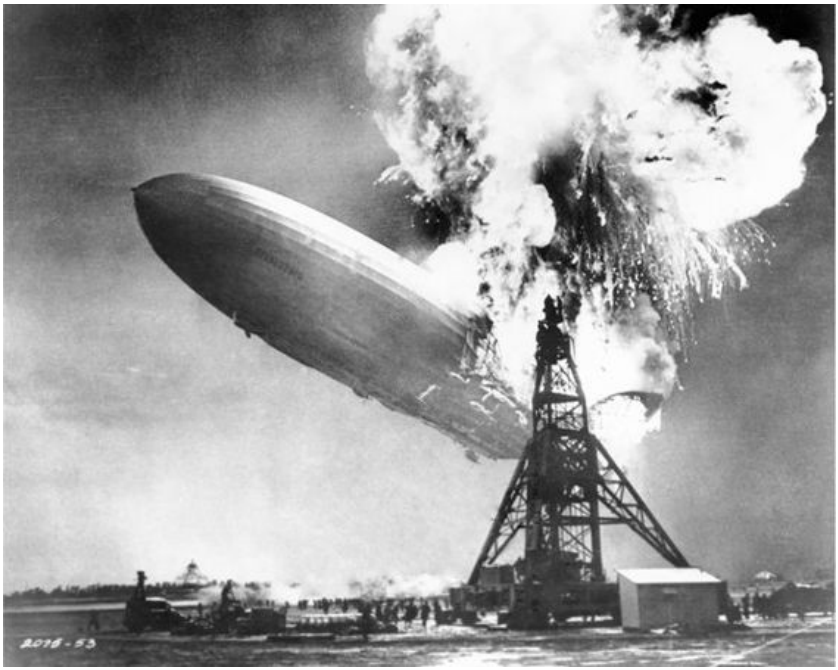
Durante su primer año de vida, el famoso dirigible había recorrido más de un millón y medio de kilómetros, con un total de casi 3.000 pasajeros a bordo. Había cruzado 17 veces el océano

Atlántico, siete con destino final en Brasil y el resto a Estados Unidos. Los mandatarios nazis se sentían orgullosos de la imagen de grandeza que ofrecía el *Hindenburg* y más aún cuando sobrevoló el 1 de agosto de 1936 el Estadio Olímpico de Berlín durante la inauguración de los Juegos Olímpicos, minutos antes de la aparición de Adolf Hitler en el palco de autoridades.

Pero lamentablemente el *Hindenburg* no pasaría a la historia por sus horas de vuelo, su diseño o su grandiosidad, sino por el terrible accidente que tuvo lugar el 6 de mayo de 1937.

El accidente

Tras un vuelo transoceánico de cuatro días sobre el Atlántico, el *Hindenburg* se aproximaba aquella mañana a Nueva Jersey. Una impresionante tormenta complicó la maniobra de amarre en la torre de la estación aeronaval de Lakehurst. Tras esperar varias horas a que el tiempo mejorara, finalmente el *Hindenburg* lanzó las amarras y comenzó a realizar las maniobras necesarias para acercarse a la torre de sujeción.



© ACI/Photos12

De repente se observó a popa un destello de fuego de San Telmo

(descargas eléctricas que aparecen a veces en los mástiles de los barcos y el morro de los aviones cuando atraviesan una tormenta eléctrica) y acto seguido se prendió fuego en la parte superior de la popa. En apenas unos segundos el fuego se propagó por todo el dirigible, ante la mirada atónita de los curiosos que se agolpaban y observaban horrorizados cómo los pasajeros se lanzaban desesperados desde 15 metros de altura. En menos de 40 segundos el *Hindenburg* quedó totalmente destruido y 35 de los 97 pasajeros que viajaban resultaron quemados o aplastados por la enorme estructura. El personal de tierra que se encontraba allí para ayudar al atraque de la nave se convirtió en el improvisado equipo de rescate. Los heridos fueron trasladados rápidamente a la enfermería de la base aérea y los muertos fueron llevados a la sala de prensa que se habilitó como una morgue improvisada.

Causas del accidente

Los investigadores siguen manejando hoy día diferentes hipótesis.

Una causa mecánica: una de las hipótesis que se barajan es que una chispa de la tormenta eléctrica pudiera haber actuado con el hidrógeno que se utilizaba para la sustentación de la nave o con la pintura utilizada para recubrir el dirigible, que más tarde se supo que era altamente inflamable.

Un suicidio: entre los restos del *Hindenburg* se encontró una pistola Luger a la que le faltaba una bala. Eso hizo pensar que un pasajero quizá hubiera intentado suicidarse disparando su pistola, y con este disparo haber provocado el accidente.

Un sabotaje: tampoco se descarta el sabotaje como la causa del accidente del dirigible. Perfectamente podría haber ocurrido que alguien, desde dentro del *Hindenburg*, hubiera provocado el incendio. Y había incluso dos sospechosos. El primero, Eric Spehl, que murió en el accidente y al que se acusó de querer destruir el gran símbolo de la Alemania nazi (algunos testigos aseguraron haber visto una especie de *flash* en la zona donde descansaba Spehl). Otro posible saboteador pudo ser el acróbata Joseph Spa, que tampoco simpatizaba con los nazis y al que el FBI marcó como posible sospechoso.

El Enola Gay

Enola Gay era el nombre de la madre del coronel Paul Tibbets, quien pasaría a la historia por ser el piloto que a bordo de un B-29 lanzó la primera bomba atómica utilizada en combate durante la Segunda Guerra Mundial.

La misión

Durante varios años, ingenieros, científicos y expertos en varias especialidades habían trabajado de manera secreta en el desierto de Nuevo México con un solo objetivo: construir la bomba atómica. También los 12 miembros de la tripulación del bombardero B-29 *Enola Gay* habían estado entrenando para que todo saliera según lo establecido. Semanas antes del lanzamiento se habían desplazado en su avión rumbo al Pacífico, a la isla de Tinian, un pequeño islote perteneciente a las Marianas. Durante varios días estarían aislados, sin ningún contacto con el exterior, esperando la orden que dictaminara el inicio de la misión para la que se habían preparado.

El 6 de agosto de 1945 llegó la esperada orden: el presidente Truman había dado luz verde a la operación. Antes de acceder al bombardero se les reveló el destino de su misión: Hiroshima. El coronel Paul Tibbets subió a los mandos del avión, a bordo le esperaban los otros 11 miembros de su tripulación. En su bolsillo se encontraba un curioso paquete que le habían entregado minutos antes: 12 cápsulas de cianuro que en el caso de que el avión fuera derribado deberían ingerir. El coronel tenía orden de que si eran capturados no quedara nadie vivo.

El avión despegó y tras varias horas de navegación alcanzó su objetivo. A las 8.14 el coronel ordenó a sus hombres que se colocaran las gafas especiales Polaroid preparadas para el fogonazo. A las 8.15 las puertas del compartimento donde iba adosada la bomba atómica se abrieron y *Little Boy* (así se bautizó la bomba) se liberó del anclaje. Cuarenta y tres segundos después sus 4.000 kilos de peso cargados de uranio enriquecido explosionaban en Hiroshima dejando más de 80.000 muertos y destruyendo más de 60.000 edificios.

El bombardero subió a la máxima altura que pudo, evitando la onda expansiva. La cabina de vuelo se iluminó con una extraña luz. El *Enola Gay* regresó a la base con la misión cumplida, aunque la tripulación aún no era consciente del desastre que había producido. Tibbets devolvió las píldoras de cianuro al médico militar y regresó junto con sus hombres a Estados Unidos. No fueron recibidos como

héroes. Al revés, fueron criticados e incluso algunos de ellos amenazados de muerte.

Tiempo después el coronel Lewis explicaría: «Sólo fue otro trabajo más. Hicimos de este mundo un lugar más seguro. Desde entonces nadie ha osado lanzar otra bomba atómica. Desearía ser recordado como el hombre que contribuyó a hacerlo posible».

Si hoy en día queremos visitar este bombardero lo podemos hacer, ya que se restauró por completo y se exhibe en el Museo Nacional del Aire y el Espacio del Instituto Smithsonian, cerca del Aeropuerto Internacional Washington-Dulles (Virginia).

Www.nasm.si.edu

El Concorde

El 26 de noviembre de 2003 realizó su último vuelo el que había sido considerado hasta ese momento el avión comercial más rápido del mundo. ¿Las causas? Las dos líneas aéreas que tenían a este avión supersónico entre su flota, British Airways y Air France, argumentaron «baja productividad», aunque seguramente también influyó en esta decisión, y mucho, el terrible accidente que se produjo en 2000.

El accidente

El 25 de julio de 2000 partía el vuelo de Air France F-BTSC del aeropuerto Charles de Gaulle de París rumbo a Nueva York. El aparato era un Concorde que despegaba aparentemente sin problemas. Sus pasajeros se habían embarcado para realizar un crucero que comenzaba en Nueva York y que terminaría en Manta (Ecuador), un viaje que jamás realizarían porque el aparato se estrellaba poco después de despegar en la localidad francesa de Gonesse.

Según la investigación posterior, el accidente se debió a que el Concorde en su despegue pasó por encima de una pieza de titanio que minutos antes se había desprendido del avión que había partido con anterioridad, un DC-10 de Continental Airlines. Al parecer esto provocó que uno de los neumáticos del avión supersónico se perforara cuando se encontraba a 300 kilómetros por hora, iniciando su despegue. El neumático explotó y uno de los pedazos de goma golpeó uno de los tanques de combustible. Aunque el

depósito no se rompió, sí que lo hizo una válvula, que provocó una fuga del combustible, lo que, unido a las chispas de uno de los cables que habían quedado afectados por el primer impacto tuvo como resultado un incendio que se propagó por uno de los motores. Los pilotos perdieron el control y terminaron estrellándose contra un hotel de la cercana localidad de Gonesse.

El resultado de la catástrofe fue devastador. En el accidente murieron los 100 pasajeros del Concorde, sus nueve tripulantes y cuatro personas en tierra. Éste fue el primer accidente de esta supersónica nave.

Hubo que esperar hasta el 6 de diciembre de 2010 para que concluyeran los juicios. En la sentencia se declaró a John Taylor (uno de sus mecánicos) y a la compañía Continental Airlines culpables de un delito de homicidio involuntario. A Taylor se le impuso una pena de 15 meses de prisión y la compañía fue obligada a pagar más de un millón de euros en indemnizaciones.

La historia

En noviembre de 1956 se creó el STAC (Comité de Aviones de Transporte Supersónico) con la intención de diseñar un avión supersónico capaz de transportar pasajeros. Las empresas British Aircraft Corporation, británica, y la francesa Aérospatiale France tuvieron que limar asperezas y trabajar juntas en la fabricación de este impresionante avión, tras un riguroso acuerdo entre sus dos gobiernos.

Hubo muchas tensiones durante la fabricación del avión y hasta su nombre acarreó polémica. Finalmente se bautizó como Concorde, una palabra que significa «concordia, armonía» y que en francés se escribe *concorde*, pero en inglés *concord*, y ésa sería la causa de la primera gran disputa.

Los ingenieros de los dos países trabajaban sin descanso en el diseño de esta aeronave pionera en el uso de nuevas tecnologías. El jefe del proyecto fue Pierre Satre que diseñó sus alas delta y le dotó de cuatro motores Olympus, que en un primer momento fueron desarrollados para un avión de combate.

Dos fueron los primeros prototipos que se comenzaron a fabricar en 1965, uno en Bristol y otro en Toulouse. El primero en volar sería el fabricado en Toulouse, el 2 de marzo de 1969. El 1 de octubre de ese mismo año consiguieron que el Concorde superara por primera vez la velocidad del sonido. El 4 de septiembre de 1971

el primer prototipo del Concorde realizaría su primer vuelo transatlántico.

Aunque en un primer momento hubo multitud de países interesados en la adquisición para sus aerolíneas de los nuevos Concorde, la crisis petrolera de 1973 y los problemas medioambientales y sonoros que producía el avión supersónico hicieron que sólo Francia e Inglaterra dispusieran en sus flotas de los modernos aviones.

Los vuelos regulares comenzaron en enero de 1976 con las rutas París-Río de Janeiro y Londres-Bahréin. Al principio el gobierno de Estados Unidos prohibió que los Concorde utilizaran sus aeropuertos, por el exceso de ruido y por el impacto sobre las rutas que este avión podía tener, aunque al final terminaría aterrizando en Washington y posteriormente en Nueva York, donde se instalarían las rutas París-Nueva York y Londres-Nueva York. Tres vuelos después de inaugurada, se canceló la ruta que llevaba hasta Malasia.

El fin

Tanto Air France como British Airways finalizaron sus vuelos comerciales a bordo del Concorde en 2003. Air France terminó la aventura del avión supersónico con su vuelo París-Nueva York el 30 de mayo de ese año, aunque después realizaría una serie de vuelos conmemorativos con personalidades y empleados de la compañía. Por su parte, British Airways realizó en octubre una gira de despedida que llevaría al Concorde hasta Toronto, Nueva York, Washington y Boston, para finalizar también con vuelos especiales para empleados y personalidades.

Antes de la defunción definitiva de la nave supersónica, el dueño de la compañía Virgin, Richard Branson, intentó comprar la flota de Concorde para su empresa. Quería adquirir cada avión al precio simbólico de una libra esterlina. British Airways rechazó la ridícula oferta, aunque tiempo después se llegó a comentar que el mediático empresario llegó a ofrecer hasta cinco millones de libras.

El Airbus

Airbus es el nombre del avión de transporte de pasajeros más grande del mundo, pero también es el de la compañía que los

fabrica y que los vende a las líneas aéreas de todo el planeta. La compañía (compuesta por la EADS, European Aeronautic Defense and Space Company, que posee el 80 por ciento de Airbus, y la británica BAE Systems PLC, antes British Aerospace, que conserva el 20 por ciento restante) se fundó en 1970 para contrarrestar el dominio que en ese momento tenían en el mercado aeronáutico otras empresas, principalmente americanas.

Airbus tiene su sede cerca de la ciudad de Toulouse (Francia). Su primer gran avión fue el A300, que tenía capacidad para alojar a 250 pasajeros. En 1971 sus seis primeros aviones comenzaron a volar en la compañía Air France. Desde ese momento no han dejado de crear nuevos modelos, compitiendo sobre todo con los de la compañía Boeing.

La empresa confía en que su último proyecto surque los cielos a partir de 2013. Será el llamado A350, competencia directa de los Boeing 777 y 787. Este último Airbus será el primero de la compañía con el fuselaje y la estructura de las alas construidas principalmente en fibra de carbono. El enorme avión tendrá capacidad para entre 270 y 412 pasajeros, divididos en dos o tres clases; tendrá una envergadura de 64 metros de longitud y podrá alcanzar una velocidad máxima de 950 kilómetros por hora. En la actualidad ya hay solicitadas más de 300 unidades del A350 para distintas compañías aéreas. El último pedido lo ha realizado la aerolínea libia Afrigiyah Airways, que ha solicitado diez unidades del A350-900. En total pagará unos 2.500 millones de dólares.

El Air Force One

Seguro que al igual que yo, usted pensaba que el *Air Force One* era el nombre del avión del presidente americano, pero esto no es del todo correcto, porque *Air Force One* es el indicativo que da el control del tráfico aéreo a cualquier avión de la Fuerza Aérea americana que transporte al presidente de Estados Unidos, sea el que fuere.

El *Air Force One* es mantenido y operado por el Grupo de Transporte Aéreo presidencial, dependiente de la Oficina Militar de la Casa Blanca. Este grupo se fundó en 1944 bajo el mandato del presidente Franklin D. Roosevelt. Los primeros años se utilizaron para el transporte presidencial aviones de hélice, pero esto cambiaría en 1962, cuando el presidente John F. Kennedy ordenó modificar un Boeing 707 sólo para uso presidencial. Los modernos

Air Force One, dos Boeing 747, se crearon en 1990, con George H. W. Bush en la presidencia.

El moderno avión del presidente tiene capacidad para abastecerse de combustible en vuelo. No obstante, puede cargar carburante suficiente como para recorrer casi 11.000 kilómetros sin tener que repostar. Todo en su interior ha sido modificado para cumplir los requisitos de seguridad necesarios; por ejemplo, la electrónica de a bordo se ha reforzado para protegerla de posibles interferencias exteriores y sus equipos de comunicaciones son totalmente seguros, permitiendo que el avión se convierta en un centro de mando móvil en caso de ataque contra Estados Unidos.

En su interior el presidente y sus acompañantes pueden disfrutar de 4.000 metros cuadrados en tres niveles, con una gran sala presidencial, que incluye oficina, baño y sala de conferencias a la que no le falta ningún detalle. El presidente tiene su propia cazadora azul con los escudos del avión presidencial y su nombre bordado. También tiene su zona de descanso personal con habitación, baño completo e incluso un pequeño gimnasio. Y, por supuesto, se ha cuidado el confort para toda la comitiva que acompaña al presidente: asesores, prensa, invitados y servicio secreto. La aeronave tiene capacidad para alojar y alimentar a cerca de 100 personas. Para que el avión no tenga problemas de abastecimiento posee una enorme cocina, con dos grandes cámaras de frío, y por si esto fuera poco se suele acompañar de varios aviones de carga que habitualmente vuelan por delante del avión presidencial y que también transportan la limusina presidencial a prueba de balas, una ambulancia, una segunda limusina o más como señuelos y a veces el helicóptero personal del presidente, el *Marine One*.

También los servicios médicos están previstos a bordo. El *Air Force One* transporta en su interior una sala de operaciones y siempre viaja con un médico especializado en todo tipo de intervenciones.

La seguridad está cubierta en todos los frentes: dentro con los servicios secretos que acompañan en todo momento al presidente y por una red antimisiles, y en el exterior por los cazas de las Fuerzas Aéreas americanas que escoltan al *Air Force One* en todos sus viajes.

MUJERES EN LOS CIELOS

Hoy en día las aerolíneas están plagadas de mujeres comandantes

que realizan la tarea de pilotar aviones. También en las Fuerzas Armadas hacen las mismas labores que sus compañeros masculinos, pero para llegar hasta esta situación hubo otras muchas pioneras que tuvieron que demostrar su destreza en un mundo dominado por hombres. Para saber algo más de la primera mujer con licencia de piloto nos tendríamos que remontar hasta 1910 y conocer a la baronesa francesa Raymonde de la Roche. Un año después, la estadounidense Harriet Quimby obtendría la segunda licencia, aunque sus logros llegaron antes que los de su compañera francesa, al convertirse en la primera mujer que voló pilotando un avión sobre el canal de la Mancha en 1912. Sin embargo, puede que toda la fama y la gloria de las mujeres piloto le fuera adjudicada a la americana Amelia Earhart, la única que atravesó el océano Atlántico en solitario. La hazaña se llevó a cabo en 1932.

Raymonde de la Roche

Élise Léontine Deroche era el verdadero nombre de esta parisina nacida el 22 de agosto de 1886. Era una mujer polifacética que destacaba en el deporte, en las artes plásticas y como actriz. De hecho, el apelativo de Raymonde de la Roche se lo puso para promocionar su carrera artística. También se acercó al mundo de la aviación, donde quería darse a conocer. En aquel momento los aeródromos constituían un selecto club al que acudían las personas más influyentes del momento y Raymonde pensó que a bordo de una aeronave podría conseguir una mayor notoriedad para su carrera.

Comenzó a tomar algunas clases y descubrió que era feliz volando y que además no lo hacía mal. De este modo su afán por ser una actriz conocida se fue eclipsando para dar paso a su nueva vocación: la de piloto de aviones. A todos sus compañeros les sorprendió la tranquilidad con que se enfrentó a su primer vuelo en solitario en 1909, pero no estuvo exenta de las críticas de sus colegas masculinos, que pensaban que la aeronáutica estaba reservada únicamente para ellos. Incluso su avión fue víctima de algún sabotaje.

El título de baronesa se lo concedió el zar Nicolás II, que quedó impresionado con su maestría a los mandos de su avión en una competición en San Petersburgo. Terminaría condecorándola también con la medalla de la Orden de Santa Ana, distinción que ella utilizó para acceder al selecto círculo de la burguesía francesa.

Su primer gran accidente lo sufrió en una prueba que se celebraba en Reims (Francia) en julio de 1910. Las turbulencias que sacudieron su avión provocaron que el aparato se estrellara. En el accidente sufrió 18 fracturas y tuvo que estar varios meses en reposo; pero las heridas no consiguieron que la baronesa olvidara su sueño de volar y a los pocos meses comenzaría de nuevo a surcar los cielos.

A pesar de sus múltiples triunfos como piloto —conseguiría la Coupe Femina del Aeroclub de Francia, el récord de altitud volando a 4.800 metros de altura y el de distancia recorriendo 323 kilómetros—, la vida no fue justa con ella. Perdió a su marido en combate durante la Gran Guerra y a su hijo por culpa de la gripe asiática. Ella misma tuvo un trágico final. El 18 de julio de 1919, tras una peligrosa maniobra en un vuelo de entrenamiento, murió junto al piloto al que acompañaba. Curiosamente en esta ocasión Élise no llevaba los mandos de la aeronave. Tras realizar un *looping* mal diseñado, el piloto no pudo enderezar el avión y éste se estrelló, y sus dos ocupantes fallecieron en el acto.

Harriet Quimby

Harriet nació en Michigan (Estados Unidos) el 11 de mayo de 1875, aunque siendo muy joven se trasladó con su familia a California. Al igual que su colega De la Roche, sus pasos se encaminaban a otra ocupación totalmente diferente: Harriet era periodista especializada en la crítica teatral. Su trabajo la llevó hasta Nueva York, donde surgiría su amor por la aeronáutica, justo después de ver sobrevolar la Estatua de la Libertad a un piloto llamado John Moisant.

Se inscribió en la escuela de aviación Moisant en Long Island y allí aprendió a volar con Alfred Moisant, el hermano de su aviador favorito, obteniendo su carné de piloto el 2 de agosto de 1911 y convirtiéndose así en la primera mujer piloto de aviones estadounidense.

La fama le llegó pilotando un Blériot con el que consiguió atravesar el canal de la Mancha en una hora, el 16 de abril de 1912. Al igual que la baronesa De la Roche, Harriet falleció a los mandos de un avión siendo muy joven. La tragedia sobrevino cuando pilotaba un biplaza en el que también viajaba William P. Willard, el organizador del festival en el que participaba en Boston. El avión entró en barrena y los dos pasajeros de la aeronave cayeron al mar mientras 5.000 espectadores observaban el terrible accidente.

Amelia Mary Earhart

Esta norteamericana se hizo célebre por ser la primera mujer piloto en sobrevolar en solitario el océano Atlántico y por volar con éxito desde la isla de Hawái hasta el territorio continental de Estados Unidos.

© ACI/ALAMY

Amelia Earhart nació el 24 de julio de 1897 en Atchison, Kansas, en el corazón de Estados Unidos. Tras una turbulenta infancia marcada por su padre alcohólico, terminó trasladándose con su madre y su hermana a Chicago. Tiempo después su hermana se trasladaría a vivir a Toronto (Canadá) y sería en una de las visitas que le hizo cuando, tras ver a los soldados heridos que regresaban de la Primera Guerra Mundial, se ofrecería como ayudante de enfermera en la Cruz Roja. Allí alimentó la gran admiración por los pilotos.

En 1920 Amelia volvió a reunirse con su familia en California, donde asistió a un espectáculo aéreo en el que pudo incluso participar como acompañante en un biplano. Permaneció en el cielo durante diez minutos y cuando aterrizó ya tenía claro que quería dedicarse en cuerpo y alma a pilotar aviones.

Devoró todos los libros de aeronáutica que cayeron en sus manos, acudía al aeródromo en su tiempo libre y tras haber

ahorrado lo suficiente, se apuntó a la academia de otra pionera de la aviación: Anita «Neta» Snook. En el verano de 1921 compró su primer biplano de segunda mano: su color amarillo brillante fue el culpable de que lo bautizaran como *El canario*, aparato con el que tuvo varios accidentes sin importancia. En 1922 conseguiría volar a 4.267 metros de altura y al año siguiente sería la decimosexta mujer en conseguir la licencia de piloto de la Federación Aeronáutica Internacional.

Los problemas familiares la mantuvieron alejada de los aeródromos, pero en 1927 se afilió a la Asociación Aeronáutica Nacional y regresó al mundo de la aviación. Un año después su vida cambiaría al recibir la oferta de ser la primera mujer en cruzar el océano Atlántico. Al parecer la gloria estaba destinada a Amy Guest, una aristócrata americana que por presiones familiares tuvo que abandonar el proyecto. El 17 de junio partió a bordo de un Fokker F.VIIB-3m como pasajera y acompañada del piloto Wilmer Stultz y del mecánico Louis Gordon, en un viaje de 3.200 kilómetros desde Terranova hasta Gales. Pasó las largas horas de navegación despierta gracias a que llevaba un bote de sales, ya que ella no tomaba café.

Después de aquel vuelo fue recibida en su país como una heroína. Su fama se extendió, lo que le permitió recorrer el país dando conferencias, e incluso escribir un libro que tituló *Veinte horas, cuarenta minutos*. Sus éxitos comenzaron a acumularse: en mayo de 1932 realizó en solitario la travesía del Atlántico; fue galardonada por el Congreso de Estados Unidos con la Cruz Distinguida de Vuelo; en enero de 1935 realizó en solitario el trayecto entre Honolulú (Hawái) y Oakland (California) y a finales de ese mismo año estableció un nuevo récord de velocidad al volar sin escalas entre Ciudad de México y Nueva York en algo más de 14 horas.

Todos estos logros no fueron suficientes para Amelia, que en 1937 anunció que daría la vuelta al mundo siguiendo la línea del ecuador en un bimotor Lockheed Electra. El viaje se inició el 1 de junio de 1937 en Miami (Florida). Junto a ella volaba de copiloto el capitán americano Frederick J. Noonan. Los dos sobrevolarían más de 33.000 kilómetros, pero en medio de la travesía el avión que pilotaban desapareció misteriosamente sin dejar indicios de lo sucedido. Se piensa que el accidente pudo ocurrir en una zona a 4.000 kilómetros de la isla Howland, a mitad de camino entre Hawái y Australia.

Este nombre se hizo popular en España gracias a un grupo de rock que se creó a principios de la década de 1980, pero como este capítulo es de curiosidades aéreas yo me referiré a Manfred Albrecht Freiherr von Richthofen, un aviador alemán que derribó más de 80 aviones enemigos en la Primera Guerra Mundial, y quizás uno de los pilotos más conocidos de la historia.

© ACI/Mary Evans

La carrera militar del Barón Rojo comenzó a muy temprana edad, ya que con 11 años fue enrolado en el colegio militar de Wahlstatt y poco más tarde en la Real Academia Militar de Lichterfelde. En 1911 Von Richthofen ingresó en el ejército alemán como oficial de caballería, algo que no terminaba de llenarle, ya que poco tiempo después decidió cambiar de destino e ingresar en las Fuerzas Aéreas alemanas. Su destreza a los mandos de un avión quedó muy pronto demostrada, ya que con tan sólo 24 horas de entrenamiento realizó su primer vuelo solitario en 1915, aunque al aterrizar terminaría chocando.

Un año después de haber aprendido a volar, Von Richthofen ganó su primera batalla aérea. Su escuadrón, compuesto por cinco aviones, había localizado a cinco cazas británicos sobre Cambrai. El audaz oficial alemán comenzó a concentrarse en un solo piloto al

que persiguió y disparó sin descanso a lo largo de toda la campiña francesa. Al final consiguió acertar con uno de sus disparos y derribar el aparato británico. Un mes más tarde había aniquilado cuatro aviones enemigos y la cuenta ya no paró hasta conseguir derrotar a sus contrarios en más de 80 ocasiones. Von Richthofen terminaría pintando su avión, un Fokker DR-1 Dridecher, de color rojo. Unos dicen que lo hizo para evitar que la artillería antiaérea alemana disparase contra él, otros aseguran que lo pintó de ese llamativo color para que sus enemigos lo identificaran con facilidad. Lo cierto es que desde aquel instante sus adversarios y también sus aliados comenzaron a llamarle el «Barón Rojo».

En 1917 se le entregó el mando del JASTA 11, un escuadrón que sería bautizado como «el circo volante» por los llamativos colores con que habían pintado los 14 aviones que lo componían y que aterrorizaban a sus rivales. El Barón Rojo llegó a dirigir 58 misiones con total eficacia, derribando unos 80 aviones, algo que ningún otro piloto había conseguido. Pero había algo que distinguía a este virtuoso piloto: en el momento que el avión de un enemigo había sido alcanzado lo abandonaba y buscaba un nuevo objetivo; no le gustaba aprovecharse de la inferioridad de condiciones de un adversario.

El 6 de julio de ese mismo año recibió una bala perdida que le rozó el cráneo, produciéndole una tremenda herida de la que nunca se recuperaría; sin embargo, y a pesar de las advertencias de los médicos para que guardase reposo, a los 40 días ya surcaba de nuevo los cielos. Curiosamente dos investigadores de la Universidad de Missouri-Columbia, el neuropsicólogo Thomas Hyatt y el profesor Daniel Orme, realizaron un estudio sobre la posible lesión del mítico Barón Rojo, apuntando que podía haber sufrido una contusión en el lóbulo cerebral delantero que pudo causar que el piloto alemán se volviera cada vez más temerario y más osado, lo que al final lo llevaría a su muerte.

Efectivamente, el 21 de abril de 1918 el escuadrón del Barón Rojo salió a patrullar rumbo al río Somme. Allí localizaron una escuadrilla de aviones Sopwith Camel canadienses, capitaneados por Roy Brown. Los dos escuadrones se enfrentaron en los cielos y uno de los pilotos canadienses derribó un avión de los hombres del Barón, que enfurecido decidió perseguirlo. El Barón Rojo siguió de forma temeraria la estela que dejaba el avión del capitán May, y obsesionado con vengar a su compañero cometió el error de mantenerse durante mucho tiempo en el mismo rumbo, lo que aprovecharon varios soldados de infantería antiaérea australianos

que se encontraban en la zona para disparar sin tregua desde tierra al avión enemigo.

Eran las 11 de la mañana de aquel 21 de abril cuando el famoso Fokker del Barón fue derribado en la zona de Vaux-sur-Somme. Fue el fin de uno de los pilotos más combativos y famosos de la historia. A pesar de estar herido por una bala que le traspasó el cuerpo, el Barón Rojo consiguió aterrizar su aparato con el motor apagado (así se demostró al encontrarse la hélice de su Fokker casi intacta). Los soldados que llegaron hasta él lo hallaron aún con vida, aunque sería tan sólo por unos minutos. Las últimas palabras del mítico Barón fueron: «Todo está perdido».

Los restos del famoso avión fueron repartidos como «recuerdo» entre las tropas. Las piezas más grandes del aparato fueron fundidas en una fábrica francesa. El barón Manfred Albrecht Freiherr von Richthofen fue enterrado, con todos los honores militares, en el pequeño pueblo de Bertangles. En 1925 Bolko, su hermano menor, pudo recuperar los restos de su famoso hermano y trasladarlos hasta Alemania, donde se celebraría uno de los entierros más multitudinarios de la historia alemana.

El triángulo de las Bermudas

Con muchos nombres se ha bautizado esta franja triangular de océano de poco más de 1,2 millones de kilómetros cuadrados: el triángulo del diablo, el limbo de los perdidos…

Los vértices de este triángulo imaginario estarían entre las islas Bermudas, Fort Lauderdale (en Florida) y Puerto Rico.

Lo que ha hecho a esta franja de océano tan conocida han sido la multitud de crónicas en las que se habla de cientos de desapariciones de barcos y aviones, naves que han traspasado el límite del triángulo y de las que no se ha vuelto a tener noticias, aunque para ser honestos habría que comentar que las estadísticas con las que trabaja la Guardia Costera de Estados Unidos no indican que en esa «misteriosa zona» existan más desapariciones que en cualquier otra de igual tráfico aéreo o marítimo.

El origen

Para conocer la primera publicación que hablaba de los misterios de este famoso triángulo nos tendríamos que remontar hasta el año

1951, cuando el periodista E. V. W. Jones, de Associated Press, escribió un artículo sobre las extrañas desapariciones de aviones y barcos en lo que apodó como el «triángulo del diablo». A partir de ese momento han sido muchos los informadores que se han hecho eco de las increíbles historias vividas en el trágico triángulo. El término «triángulo de las Bermudas» aparecería por primera vez en 1964 en un artículo de Vincent H. Gaddis para la revista *Argosy*, en el que aseguraba que «en este extraño triángulo un numeroso grupo de barcos y aviones ha desaparecido sin explicación alguna». Pero el auge del triángulo llegaría de la mano de una película y de un *best-seller* escrito en 1974 por Charles Berlitz titulado precisamente *El Triángulo de las Bermudas*. Este libro, que fue un superventas, recopilaba numerosos casos de desapariciones en el triángulo, una mezcla entre realidad e invención que consiguió atrapar la curiosidad de más de 20 millones de lectores.

Las desapariciones

No estaría mal recordar que esta zona es una de las mayores áreas de circulación de los océanos del mundo. Montones de pequeñas y grandes embarcaciones, aviones de pasajeros, aeronaves militares y aviones privados surcan este triángulo a diario, teniendo que soportar en numerosas ocasiones importantes cambios climáticos, a veces incluso huracanes que se dejan sentir por estas latitudes. Con esta gran actividad no es sorprendente que sucedan algunos accidentes aéreos y navales. Éstos son algunos de los más importantes relacionados con el triángulo:

1840. El *HMS Rosalie*. El barco se dirigía rumbo a La Habana (Cuba). Fue encontrado sin tripulación.

1872. El *Mary Celeste*. (Hundido en realidad a unos 5.000 kilómetros de distancia).

1902. El *Freya*. Un buque alemán que partió de Cuba rumbo a Chile. Realmente había cambiado su rumbo y fue encontrado varios meses después frente a la costa occidental de México.

1918. El *USS Cyclops*. Con 308 hombres a bordo. Esta nave carguera desapareció dentro de una tormenta huracanada.

1921. El *Carrol A. Deering*. Aunque en realidad desapareció en el cabo Hatteras a 800 kilómetros del famoso triángulo.

1925. El *SS Cotopaxi*. Se publicó que este carguero había desaparecido con el mar en calma, aunque en realidad su capitán avisó por radio que estaba escorado y con la bodega llena de agua.

1987. El *Tuxpan*. Un carguero mexicano del que tampoco se tiene certeza que desapareciera en el perímetro del famoso triángulo.

Éstos son algunos ejemplos de barcos desaparecidos, pero en este capítulo damos más importancia a los aviones y hubo un vuelo que pasaría a la historia con el nombre de:

Vuelo 19

Esta historia es posiblemente la más conocida referida al famoso triángulo. La desaparición de un escuadrón compuesto por cinco bombarderos TBM Avenger de la Marina americana durante un vuelo de entrenamiento. El suceso tuvo lugar el 5 de diciembre de 1945.

El escuadrón partió del aeropuerto de Fort Lauderdale (Florida) a las dos y diez de la tarde. Al frente de los cinco aviones se encontraba el teniente Charles Carroll Taylor; el resto de equipo, 13 hombres, eran pilotos con poca experiencia, ya que se trataba de una misión rutinaria, que formaba parte de su entrenamiento. La ruta de vuelo indicaba que debían volar hacia el este 56 millas y realizar una sesión práctica de bombardeo.

Una vez realizadas con éxito las prácticas, hora y media después de la partida, el escuadrón iba a efectuar el vuelo de regreso cuando en la base se recogió una conversación de radio en la que el teniente Taylor indicaba que tenía problemas de orientación y que las brújulas no funcionaban. En 1945 obviamente no existían los sistemas modernos de navegación y un fallo en el cálculo de las coordenadas podía llevar a la pérdida total, sin ningún punto de referencia en el inmenso océano.

El teniente Taylor ordenó un giro en el rumbo a seguir que consiguió despistar a todo el escuadrón, cuyos inexpertos miembros tampoco discutieron el cambio de ruta, lo que los llevaría a alejarse cada vez más de su destino. A las cinco menos cuarto desde la base se ordenó al teniente que dejara el control de vuelo a uno de sus pilotos en prácticas, pero fue demasiado tarde.

A las seis menos diez la señal se perdió; y también el contacto con los aviones, que seguramente después de quedarse sin combustible se precipitarían al océano. La Marina norteamericana envió un avión de rastreo para intentar localizar los aparatos desaparecidos. Era un hidroavión PBM Mariner, que también desapareció durante la búsqueda de sus compañeros, aumentando,

si cabe, la especulación sobre lo ocurrido en aquel vuelo.

Teorías sobre el triángulo de las Bermudas

Son muchas las teorías que se han barajado para dar una explicación a las supuestas extrañas desapariciones ocurridas en esta zona, aunque la comunidad científica descarta que haya algún fenómeno a investigar.

Algunos autores aseguran que puede tratarse de alguna anomalía magnética que podría afectar a los sistemas de navegación, tanto de barcos como de aviones. Otros teorizan con la posibilidad de que en el fondo del mar haya una alta concentración de metano que al ser expulsado provoque algún tipo de espuma incapaz de soportar el peso de un buque, aunque eso no explicaría las desapariciones de aviones y además, curiosamente y según los científicos, en los últimos 15.000 años en este área no hay evidencias de este tipo de fenómeno. Algunos autores han llegado a publicar incluso que alguna raza extraterrestre podría tener su «base» en los fondos marinos de este misterioso triángulo.

La teoría «más sensata» llegó de la mano de Larry Kusche, un piloto comercial, instructor de vuelo y bibliotecario en la Universidad Estatal de Arizona, que seducido por los misterios del afamado triángulo decidió documentarse extensamente de todos los barcos y aviones desaparecidos. Publicó sus averiguaciones en un libro titulado *El Triángulo de las Bermudas, misterio resuelto*. En él daba respuesta a un gran número de los «extraños accidentes», que al final no fueron tan extraños. En los casos de algunos barcos y aviones que se suponía que habían desaparecido con la mar en calma y sin complicaciones meteorológicas, después de consultar las predicciones del día en que se esfumaron, se comprobó que en realidad habían soportado tormentas intensas. Otros de los «desaparecidos» no eran tales, ya que con el tiempo se habían encontrado restos que explicaban su accidente. Hubo incluso un caso en el que el barco dado por desaparecido en el triángulo de las Bermudas lo había hecho en realidad a 3.000 kilómetros. Fue un error del escritor de turno, que confundió una ciudad con otra del mismo nombre situada en otro océano. Kusche también investigó todos los incidentes vividos en esa zona en los últimos años. Curiosamente los informes del gobierno americano no mostraban que aquella zona fuera un aérea conflictiva en lo que a naufragios o desapariciones se refiere.

Otros triángulos similares

El triángulo del Dragón, situado en el mar del Diablo, cerca de Japón, el vértice Marysburg, ubicado al este del lago Ontario (entre Canadá y Estados Unidos) o el meridiano del Diablo cerca de la isla de Tasmania (Australia).

LAS MANÍAS DE LOS FAMOSOS EN LOS AVIONES

Al igual que los ciudadanos «de a pie», los famosos no están exentos del miedo a volar. Algunos llegan a sufrir «avionfobia» o aerofobia, un miedo intenso a volar que produce ansiedad y alteraciones nerviosas. Muchos de ellos sólo utilizan aviones privados para hacer más llevaderos sus traslados, otros intentan que sus extrañas peticiones sean cumplidas por los empleados de las líneas regulares. A continuación repasamos una selección de los famosos con comportamientos más «curiosos» a la hora de embarcar en un avión de la que se han hecho eco numerosas páginas de Internet.

Johnny Depp
Según dice el afamado actor, si viaja en avión privado no es por el miedo a volar, sino por su adicción al cigarrillo. Al parecer Depp no puede dejar de fumar durante tanto tiempo y los vuelos en avión privado son la solución para su «vicio». También asegura sentirse incómodo en un aeropuerto y necesitar la intimidad de los vuelos privados.

Madonna
A la famosa cantante le aterran las tormentas y más cuando viaja en avión. Por eso exige que se compruebe la previsión meteorológica de los trayectos que tiene que realizar. En el caso de que se pronostiquen tormentas es capaz, incluso, de anular algún concierto previsto.

Carmen Electra
La monumental «vigilante de la playa», más que miedo a volar lo tiene al agua, y a pesar de haber protagonizado la serie ambientada en las playas de California, no sabe nadar. Por eso, cada vez que vuela en avión y atraviesa algún océano, pide bajar

todas las ventanillas para no ver que sobrevuela el mar, lo que la llevaría a un ataque de pánico.

Jennifer Aniston
A la famosa actriz californiana no le gusta nada volar, lo que hace que lo pase muy mal en los aviones. Últimamente se niega a subirse en uno si no viaja a bordo un médico.

Woody Allen
El miedo a volar no es la única fobia del director cinematográfico, que además tiene fobia al sol, los perros, los niños, las alturas, las multitudes, las habitaciones pequeñas, los ciervos, los colores brillantes y mucho más. Tiene tanto pánico también a los gérmenes que procura viajar en avión privado, y aun así siempre lleva mascarilla y se toma la temperatura cada dos horas.

© ACI/Globe Photos

Eva Longoria
Necesita sentirse protegida y por eso la actriz, siempre que viaja en avión, lleva en su bolso de mano varias figuras de vírgenes y santos, porque dice que sin ellas está indefensa. Además, estas figuras son sus *souvenirs* preferidos, y las compra allá donde va.

La larga lista de famosos que tienen o han tenido miedo a volar

es interminable: Isaac Asimov, David Bowie, Cher, el Dalai Lama, Whitney Houston, Aretha Franklin (que tiene tanto miedo que jamás se ha subido a un avión y es capaz de anular un concierto con tal de no montar en uno), Michael Jackson, Ronald Reagan, Elvis Presley, Britney Spears…

Estrellas del rock muertas en accidentes aéreos

Hay un gran número de músicos y cantantes fallecidos en accidentes de avión. Estos artistas están obligados a desplazarse con gran asiduidad para sus galas y conciertos, a veces dan la vuelta al mundo en muy poco tiempo.

El conocido compositor de *swing* Glenn Miller desapareció cuando volaba en una pequeña avioneta de Inglaterra a París, donde tenía que ofrecer un concierto a las tropas que habían liberado la ciudad. El accidente ocurrió el 15 de diciembre de 1944. Una de las teorías más curiosas que se manejan es que éste se produjo cuando un grupo de bombarderos Lancaster ingleses que regresaban de una misión abortada, comenzaron a desprenderse de su carga de bombas incendiarias sobre el canal, ya que era muy peligroso que tomaran tierra con ella a bordo. La mala suerte quiso que la avioneta de Miller pasara en aquel momento por debajo del escuadrón inglés. También existe la teoría que asegura que la aeronave se pudo cubrir de hielo debido al intenso frío. La más conspiratoria explica que Miller fue asesinado unos días antes y que luego se inventó que iba a bordo de la nave siniestrada. Son algunas de las hipótesis que se han barajado, ya que al no encontrarse su cuerpo ha habido multitud de leyendas que se refieren a la muerte del compositor en las más variopintas situaciones.

Quizás el accidente de avión más conocido fue el que acabó con la vida de Buddy Holly, Ritchie Valens y Big Bopper, que se habían unido para una gira especial que los llevaría a 24 ciudades en sólo tres semanas. Después de actuar en Clear Lake (Iowa), el 3 de febrero de 1959, decidieron alquilar una avioneta para acudir a su siguiente destino. De esta manera tendrían más tiempo para descansar tras varios días de gira. La avioneta tenía capacidad para cuatro personas. En ella viajaron los tres músicos más el piloto, un inexperto joven llamado Roger Peterson. Dos horas y media después de su despegue la avioneta fue dada por desaparecida. A la mañana siguiente se encontraron los restos totalmente destrozados en un campo de maíz. En el suelo estaban tendidos los cuerpos inertes de

los tres músicos y del piloto, que salieron despedidos tras el tremendo choque contra el suelo. Así terminaría la carrera de estos tres músicos que son historia del rock.

Curiosamente en aquella avioneta iban a viajar esa noche dos de los miembros de la banda de Buddy Holly, Los Crickets, pero antes de embarcar Big Bopper pidió a Wylon Jennings que le cediera su plaza, pues al parecer tenía un principio de gripe y no se encontraba bien. Ritchie Valens también pidió a Tommy Allsup que le cediera su asiento, éste se lo jugó con Ritchie a cara o cruz, sacó una moneda de 50 pesos y la lanzó al aire. Así ganó Valens una plaza que lo llevaría a la muerte.

Uno de los mejores cantantes de soul de la historia, Otis Redding, murió en un accidente aéreo el 10 de diciembre de 1967, curiosamente el mismo día, pero tres años después de la muerte de otro de los grandes, Sam Cooke.

El accidente se produjo en el lago helado de Monona, en Wisconsin, cuando Otis y cuatro miembros de su banda viajaban de noche y con niebla en una Beechcraft H18. Lo más doloroso es que les quedaban apenas unos minutos para llegar a su destino.

Los integrantes del grupo Lynyrd Skynyrd, el cantante Ronnie Van Zant, el guitarrista Steve Gaines, su hermana la corista Cassie Gaines y el mánager Dan Kilpatrick fallecieron tras estrellarse el avión privado en el que viajaban el 20 de octubre de 1977, cuando sobrevolaban Gillsburg, en Mississippi. Las investigaciones explicaron que un fallo en el motor y que la cantidad de combustible no fuera suficiente provocaron que el avión, que transportaba a 26 personas, se estrellara en un bosque pantanoso. La leyenda cuenta que poco antes el grupo de rock Aerosmith se había negado a adquirir aquel avión y contratar a los mismos pilotos porque no le ofrecían confianza.

Quizás el accidente aéreo más curioso lo protagonizó Randy Rhoads, el guitarrista de una de las bandas heavys más emblemáticas del momento: Ozzy Osborne. El suceso tuvo lugar el 19 de marzo de 1982 cuando la banda se dirigía a actuar a un festival de música en Orlando (Florida). Antes hicieron una parada en la casa de Jerry Calhoun, el propietario de la empresa de autobuses que los transportaba durante la gira. Al parecer el dueño tenía allí una avioneta y el chófer, que supuestamente tenía la licencia de piloto, quiso que se dieran una vuelta. Muy temprano se dirigieron a la pista privada Randy, el conductor del microbús y Rachel Youngblood, la estilista del grupo. Juntos montaron en la avioneta que pilotaba Aycock, el conductor, mientras el resto de la

banda seguía durmiendo en el autobús.

Los tres ocupantes de la avioneta comenzaron a realizar vuelos rasantes sobre el autobús intentando despertar con el ruido a sus compañeros, una broma que les salió muy cara porque en una de las pasadas de la avioneta una de las alas rozó el autobús, Aycock perdió el control de la aeronave y se estrellaron contra la casa del conductor del autobús que rápidamente se incendió. Los tres ocupantes de la avioneta fallecieron en el terrible y ridículo accidente.

Tiempo después se pudo conocer, gracias a la autopsia y a las investigaciones que se llevaron a cabo con posterioridad, que el guitarrista fallecido no había consumido ninguna sustancia estimulante. No sucedía lo mismo con el conductor del autobús, del que se supo que tenía el permiso de vuelo caducado y que, además, había consumido cocaína poco antes del accidente.

Ricky Nelson fue una estrella del rock and roll aunque de pequeño ya había saltado a la fama por haber actuado como niño en una de las series de televisión más famosas de Estados Unidos. El avión que lo trasladaba junto a cinco miembros de su banda, un DC-3, se incendió en vuelo el 31 de diciembre de 1985, justo después de que el músico hubiera ofrecido un concierto de Año Nuevo en Dallas. Curiosamente el último tema que interpretó en directo fue *Rave On*, de Buddy Holly, otro fallecido en accidente aéreo.

Uno de los más importantes compositores de blues, Stevie Ray Vaughan, se estrelló el 26 de agosto de 1990 al poco de despegar con su helicóptero justo después de un concierto. En principio iba a regresar por carretera hasta Chicago junto a su hermano y la mujer de éste, pero el personal de Eric Clapton les informó que había sitio en uno de los helicópteros que utilizaban para los desplazamientos de la gira. Al llegar al helipuerto comprobaron que sólo había plaza para uno de ellos y Stevie fue el que la ocupó. Al poco de despegar, el helicóptero se enganchó con un cable de un remonte de la cercana estación de esquí, donde habían ofrecido el concierto.

John Denver, el famoso cantante de country americano, era aficionado a pilotar aviones experimentales e incluso a realizar vuelos acrobáticos, según reflejan varias fotografías en las que se ve al cantante a los mandos de distintas aeronaves. Al parecer el 12 de octubre de 1997 se subió a bordo de uno de esos aviones experimentales, un Rutan Long EZ Plane, estrellándose a los pocos minutos en las inmediaciones de una playa del océano Pacífico, cerca de Pacific Grove, en California. Los informes reflejaron que

Denver cometió varios errores al confundir algunos controles del cuadro de mandos que estaban colocados en una posición distinta a la habitual, perdiendo el control de la avioneta y precipitándose en el mar.

7

Hoteles con historia

Dar de comer al hambriento, de beber al sediento y hospedar al caminante ha sido una costumbre ancestral que con el tiempo ha evolucionado hasta extremos insospechados. Nada queda de aquellas posadas en las que para dormir le ofrecían al viajero un rincón en el establo y algo de paja seca acompañada de un cuenco de vino agrio y un guiso de dudoso contenido. Hoy en día, en cualquier lugar del mundo se pueden encontrar lujosos y coquetos hoteles que nos ofrecen auténtico lujo y confort a precios asequibles, aunque creo que se ha perdido el glamur de aquellos hoteles míticos que alojaban a exploradores, aventureros y gente privilegiada que podía permitirse el lujo de viajar recorriendo el mundo.

En la actualidad el viaje se ha «globalizado» y cualquier persona de cualquier clase social puede conocer otros países, algo que años atrás estaba reservado sólo a unos pocos privilegiados. Hace 100 años lo normal era morir en la misma tierra que lo había visto nacer a uno, sin apenas haber conocido nada más que las localidades cercanas. Para algunas personas mayores que vivían en el interior, ha sido un auténtico sueño poder ver con sus propios ojos el «mar», que conocían por imágenes, revistas o fotografías. Sin embargo, ahora cualquier persona de 30 años ya lleva varios destinos lejanos «a sus espaldas».

Existen hoteles para todos los gustos: caros, baratos, con glamur, cerca de la playa, junto a acantilados, con historia, con estrellas... En este capítulo hemos rebuscado en libros, artículos, revistas, Internet… para hacer una selección de los que tienen algo especial, de los más curiosos. Esos hoteles considerados imprescindibles «para los amantes de los viajes».

HOTEL PALACE (MADRID)

En el momento de la publicación de este libro este lujoso hotel habrá cumplido su primer centenario. Por sus habitaciones han pasado miles de personalidades y sus paredes esconden historias apasionantes que comenzaron el 12 de octubre de 1912. Éste es uno de los hoteles más importantes de España y ha conseguido perdurar en el tiempo, a pesar incluso de haber sido testigo de una cruenta guerra y de su posterior posguerra.

El hotel Palace fue levantado en el solar que ocupaba el antiguo palacio de los duques de Medinaceli por el empresario hostelero de origen belga George Marquet, aconsejado personalmente por el rey Alfonso XIII. Cuando se inauguró en 1912, era el hotel más grande de Europa. Se necesitaron 18 meses y 15 millones de pesetas para completar la construcción de este lujoso hotel que sería el punto de encuentro y referencia para todos los personajes relevantes que vivían en o visitaban la capital de España, ya que el Palace contaba con algunos servicios impensables para aquella época. Desde su inauguración sería frecuentado por artistas, políticos e intelectuales que convirtieron este lujoso hotel en escenario de sus fiestas, reuniones y acontecimientos sociales.

Un repaso a los clientes que en algún momento se han alojado en el Palace madrileño puede dejar impresionado a cualquier lector. Desde que el 21 de septiembre de 1912 se hospedara el primer viajero, el belga Leopold Ghende, que ocuparía la habitación 141 por la que pagó siete pesetas y 50 céntimos, la lista de ilustres huéspedes es interminable: el pintor Ignacio de Zuloaga, que convirtió el hotel en su domicilio habitual; el escritor Vicente Blasco Ibáñez; el bailarín y director ruso Serge Diaghilev y sus principales estrellas, Nijinsky y Pavlova; el pintor Pablo Picasso; los actores Buster Keaton y Cary Grant; la científica y premio Nobel Madame Curie; la misteriosa Mata-Hari...

© Hotel Palace

El hotel Palace ha sido testigo de increíbles escenas vividas en sus salones o habitaciones. Por ejemplo, Federico García Lorca, Luis Buñuel, Salvador Dalí y Pablo Picasso solicitando un préstamo para poder adquirir un billete de tren para viajar a París. Algunos de ellos, como Picasso o Dalí, regresarían con el tiempo, cuando ya eran ricos y famosos. Impresionante debió de ser también ver pasear por sus instalaciones a la increíble Ava Gardner, a Orson Welles y Rita Hayworth o escuchar a Ernest Hemingway contar alguna de sus historias taurinas mientras se tomaba un exquisito *dry martini*. También durante una época fue alojamiento para los toreros, que salían con sus trajes de luces desde el Palace rumbo a la madrileña plaza de Las Ventas: El Gallo, Manolete, Belmonte...

El hotel se hizo también famoso en su época por su baile vespertino, al que acudía la aristocracia y la alta burguesía madrileña. Más tarde albergaría las primeras sesiones de jazz de Madrid amenizadas por la famosa orquesta Jackson Brothers, compuesta por un conjunto de músicos negros traídos desde Nueva York. Llegaron incluso a celebrarse conciertos líricos o sesiones de boxeo o de esgrima.

Pero no todo han sido alegrías en la historia de este hotel. El Palace fue requisado durante la Guerra Civil por el gobierno republicano para convertirlo primero en sede de la embajada de la Unión Soviética en Madrid y más tarde en hospital de sangre. Su

famosa «rotonda» acristalada, que había sido escenario de numerosas fiestas, bailes y reuniones, se convertiría en un quirófano donde eran atendidos los soldados heridos en el frente, en muchas ocasiones ayudados y cuidados por el personal del hotel. Más recientemente, el 23 de febrero de 1981, el Palace volvería a ser testigo de otro acontecimiento que dejó consternado a nuestro país: el intento de golpe de Estado cuyo epicentro se vivió a escasos metros, en el vecino Congreso de los Diputados. El Palace sería el punto de encuentro para los medios de comunicación, los subsecretarios del gobierno y la cúpula militar. Otros muchos acontecimientos políticos se han vivido en el histórico hotel: las celebraciones organizadas por el Partido Socialista en 1982 para festejar su victoria en las elecciones generales o la Conferencia de Paz celebrada en Madrid en 1991. Centenares de acontecimientos políticos y culturales, como el gran baile-inauguración del Museo Thyssen-Bornemisza, que han convertido este hotel en uno de los más reconocidos de nuestro tiempo.

© Hotel Palace

En la actualidad continúa alojando a multitud de personalidades, políticos, artistas y famosos que por algún motivo visitan nuestra ciudad. Nombres como Alberto de Mónaco, el Dalai Lama o Gary Kasparov se mezclan con los de cantantes como Cher, David Bowie, Michael Jackson o los Rolling Stones.

El 1 de marzo de 2000 el hotel Palace pasó a formar parte de Westin Hotels and Resorts, y desde esa fecha se conoce como The

Westin Palace Madrid y, tras una ambiciosa restauración para incluir la más moderna tecnología en sus instalaciones, continúa siendo referencia hotelera en nuestro país.

Http://www.westinpalacemadrid.com

Hotel Ritz (Madrid)

Este elegante hotel ha cumplido recientemente su centenario y se podría decir que se construyó también por expreso deseo del rey Alfonso XIII, que ansiaba tener en Madrid un lujoso hotel que pudiera competir con sus homónimos en París o Londres. El rey quería atraer hasta la capital de España el turismo lujoso y sofisticado que él veía cuando realizaba sus viajes por Europa. Pronto consiguió animar al empresario suizo César Ritz (que ya había construido los de París y Londres) y el proyecto se puso en marcha. Se buscaron unos terrenos cercanos al Museo del Prado, que en aquel entonces costaron poco más de un millón de pesetas, y comenzó la construcción bajo la dirección del arquitecto Charles Mewes, artífice del Ritz París, y del español Luis Landecho, a los que asignaron un presupuesto de unos cuatro millones de pesetas (que terminado el proyecto fueron casi seis).

© Hotel Ritz Madrid

Finalmente el 2 de octubre de 1910 el hotel Ritz se inauguraba

con la presencia de la familia real, encabezada por Alfonso XIII. El hotel cumplía todas las expectativas del monarca: contaba con salón de baile, de fumadores, amplios salones para celebraciones, suelos cubiertos de lujosas alfombras hechas a mano en la Real Fábrica de Tapices (se fabricaron dos kilómetros de alfombras), un jardín de invierno acristalado, con palmeras y plantas exóticas, cuatro o cinco baños por planta (aunque cada habitación contaba con lavabo) y una cabina de teléfono instalada en cada sala de estar.

Pronto el hotel se convertiría en el referente para la aristocracia madrileña. No todos podían acceder hasta sus instalaciones. El Ritz cuidaba mucho a sus huéspedes y eran muy estrictos con las personas que alojaban, observando su origen familiar, estilo, educación y poder económico, e incluso se llegó a negar el acceso a actores, artistas o toreros (algo mal vistos por la aristocracia del momento). Esta regla supuso que en la década de 1950 se le negara el acceso al actor James Stewart, quien sacó su placa de coronel del ejército americano y aseguró alojarse en el hotel en calidad de militar. El hotel tuvo que aceptarlo.

El Ritz madrileño también se «reconvirtió» en hospital durante la Guerra Civil. En su interior falleció el anarquista Buenaventura Durruti (herido el 20 de noviembre de 1936 junto a la Casa de Campo). Poco después de la entrada en Madrid del general Franco, el Ritz volvería a resurgir con rapidez, gracias a la ayuda procedente del hotel Alfonso XIII de Sevilla, que puso a su disposición una flota de camiones con cuberterías, vajillas, uniformes y muebles.

© Hotel Ritz Madrid

Muchas han sido las personalidades albergadas y las anécdotas vividas en el hotel, que alojó en 1950 a la actriz Ava Gardner para el rodaje de una película. Se quedó 20 años en España y fue en el Ritz donde vivió hasta que compró su casa. Frank Sinatra también estuvo como cliente y pidió que le instalaran un piano blanco en su habitación cuando llegó a España en 1986 para uno de sus conciertos. Al parecer no hubo mucha demanda de entradas y terminó regalando algunas entre el personal del hotel. También visitó el Ritz Margaret Thatcher, que solicitó para su habitación una enorme mesa en la que poder trabajar a gusto. En el hotel tampoco olvidan la pista de tenis que tuvieron que reservar para el presidente argentino Carlos Menem, nada menos que a las seis de la mañana.

Woody Allen y su esposa Son Yi se quedaron una tarde en el jardín del Ritz al encontrar cerrado el Museo del Prado. El personal quedó deslumbrado con modelos como Cindy Crawford o Elle Macpherson, cuyos admiradores inundaron el hotel con flores; o con actores como Richard Gere, al que el personal apodó «el fantasma» por su obsesión de esconderse en las cocinas o en los pasillos interiores para no ser fotografiado por la prensa. Tampoco han faltado personalidades políticas, como Fidel Castro, que se alojó en 1992, curiosamente en una suite (la 206). Cuentan que durante su estancia no recibió ninguna visita oficial. También han visitado el hotel Mijail Gorbachov, Eva Perón, Jaques Chirac, Kofi Annan y Vladimir Putin, entre otros muchos.

Las instalaciones accesorias de este glamuroso hotel también han sido frecuentadas por infinidad de personalidades. Su peluquería ha tenido como cliente habitual durante muchos años al rey don Juan Carlos I, en su gimnasio se han entrenado actores como Sylvester Stallone y en sus salones se han celebrado acontecimientos como la primera boda del actor Antonio Banderas.

La dirección del hotel intenta que todo esté cuidado hasta el último detalle. A la llegada del compositor Leonard Bernstein, cambiaron el piano de lugar, acercándolo a la entrada del restaurante, por si en algún momento decidía utilizarlo. A Plácido Domingo, uno de los huéspedes que más visita el Ritz, siempre le colocan en su habitación un albornoz y unas zapatillas con sus iniciales bordadas (algo que hacen con los clientes más asiduos).

Desde el año 2003 el Ritz pertenece al grupo Orient-Express y continúa ofreciendo sus 137 habitaciones y sus 30 suites a las personalidades más importantes y selectas del panorama actual.

Http://www.ritz.es

Hotel Alfonso XIII (Sevilla)

También el hotel Alfonso XIII de Sevilla fue empeño del monarca que le dio su nombre. Al igual que el Ritz y el Palace, fue construido por deseo expreso del rey para alojar a un prestigioso grupo de personalidades que asistirían a la Exposición Iberoamericana de 1929. La primera piedra se puso en 1916, su construcción duró 12 años y costó alrededor de cuatro millones de pesetas. Fue inaugurado por el propio Alfonso XIII el 28 de abril de 1929, con ocasión del enlace entre la infanta Isabel Alfonsa y el conde Juan Kanty de Zamoyski. Con tal motivo, aquella noche se celebró un suntuoso banquete presidido por el rey Alfonso XIII y la reina Victoria Eugenia. El festín fue todo un éxito y concluyó con un elegante baile reservado para los selectos invitados. La pared cercana a la recepción está cubierta de majestuosas fotografías de ese día que muestran a la familia real, con uniformes de gala los hombres y vestidos de seda con sombreros y tiaras haciendo juego las mujeres. En el momento de la elaboración de este libro el hotel ha concluido una reforma con un presupuesto de 20 millones de euros, obra en la que se ha respetado su decoración de estilo mudéjar inspirada en la arquitectura árabe andalusí, en la que destaca su elaborado patio interior.

Curiosamente esta decoración tan característica le ha servido al hotel para ser escenario de alguna película importante como *Pan, amor y Andalucía*, rodada en 1958 y dirigida por Javier Setó, entre cuyos protagonistas se encontraban Carmen Sevilla, Vittorio de Sica, Vicente Parra y Antonio el bailarín. También se rodó allí, en 1962, la película dirigida por David Lean *Lawrence de Arabia*, en la que participaron actores tan importantes como Peter O'Toole, Omar Sharif o Anthony Quinn. Durante el rodaje el hotel fue utilizado como escenario para los interiores del club de oficiales de El Cairo. También aparece en varias novelas, como en *La piel del tambor,* del escritor Arturo Pérez-Reverte.

Muchas han sido las personalidades que han visitado este fastuoso hotel, sobre todo la familia real española. De hecho, doña María de las Mercedes, madre del rey y gran aficionada a la Semana Santa y a la Feria de Sevilla, ocupaba habitualmente la suite presidencial. Pero la lista sería interminable: Winston Churchill, Eva Perón, Hussein de Jordania, Truman Capote, Ava Gardner, Orson

Welles, Ingrid Bergman, Audrey Hepburn, Brigitte Bardot, Jean-Paul Belmondo... Una larga lista a la que habría que añadir multitud de famosos y artistas de la época actual.

El hotel Alfonso XIII está regentado en la actualidad por la cadena hotelera The Luxury Collection by Starwood, que ha conseguido una concesión, porque el auténtico propietario del elegante hotel es el Ayuntamiento de Sevilla.

Http://www.hotel-alfonsoxiii-sevilla.com/

Hotel Waldorf-Astoria (Nueva York)

El Waldorf-Astoria es uno de los hoteles más emblemáticos y con más historia de la Gran Manzana. Este rascacielos de estilo *art decó* tiene 47 pisos y mide 191 metros. Una maravillosa construcción situada en una manzana entera, que abarca Park Avenue, Lexington y las calles 49 y 50, rodeado de los edificios más emblemáticos de Nueva York: el Empire State, el edificio Chrysler y la estación Grand Central.

Curiosamente éste no es el primer Waldorf-Astoria que existió en Nueva York. El primero fue diseñado por Henry J. Hardenbergh y lo integraron dos hoteles diferentes. En primer lugar, el Waldorf Hotel, que estaba situado entre la Quinta Avenida y la calle 33 y que se construyó en 1893. Era un edificio de 13 plantas que pertenecía a William Waldorf Astor, un rico hacendado cuyos antepasados provenían de Alemania. Cuatro años después su primo John Jacob Astor IV construyó otro hotel a su lado, que se llamaría Astoria Hotel, un edificio de 17 plantas que terminaría uniéndose al de la familia bajo el nombre de Waldorf-Astoria Hotel. Los dos hoteles estaban unidos por un callejón y serían vendidos en 1928 para que en sus terrenos se construyera lo que hoy en día es el Empire State Building.

Tres años después se inauguró el nuevo Waldorf-Astoria Hotel tal y como lo conocemos hoy, diseñado por los arquitectos Schultze & Weaver. Con sus 1.200 habitaciones era el hotel *art decó* más alto y grande del mundo y desde ese instante se convertiría en icono de la ciudad y residencia de importantes personalidades del mundo de la política, la cultura o el cine. De hecho, el hotel ha servido de escenario para un gran número de películas, como *Esencia de mujer* o *Sucedió en Manhattan*, entre otras.

© ACI/ALAMY

Muchos han sido los acontecimientos notables que se han vivido en el hotel. Por ejemplo, en 1912 sirvió de sede para las investigaciones que se llevaron a cabo sobre el hundimiento del *Titanic*. Curiosamente el fundador del Astoria Hotel, John Jacob Astor IV, había fallecido en el naufragio aunque su segunda esposa, que estaba embarazada de siete meses, sobrevivió. Numerosos han sido también los huéspedes ilustres de este hotel, como el ex presidente Herbert Hoover o el general MacArthur, que vivieron en suites en diferentes plantas del hotel. También los duques de Windsor fueron habituales del Waldorf así como algunos gánsteres de la época, como Frank Costello, Bugsy Siegel o Lucky Luciano. En 1955 la actriz Marilyn Monroe permaneció alojada durante unos meses en el hotel, en concreto en la habitación 2.728, pero los altos precios que tenía que pagar (1.000 dólares semanales) no le permitieron quedarse mucho más. Todos los actores y hombres de negocios y de la cultura que se precien han pasado en algún momento por este hotel en el que se crio Paris Hilton, que vivió en él varios años con su familia.

Como dato curioso si visitan Nueva York comprobarán que en muchos restaurantes se puede degustar la llamada ensalada Waldorf, nombre con el que la bautizó el *maître* del hotel Oscar Tschirky en 1986. La famosa ensalada lleva nueces, manzanas, apio

y una mayonesa ligera.

Una historia increíble

Hay una original leyenda que se puede encontrar en centenares de páginas de Internet, que hace referencia al dueño del Waldorf-Astoria. Aunque la historia no es del todo cierta, sí tiene partes que se ajustan a la realidad. Como es entrañable he creído necesario contarla.

Una noche tormentosa, hace muchos años, un hombre mayor y su esposa entraron en la recepción de un pequeño hotel en Filadelfia intentando ponerse a resguardo de la copiosa lluvia. El matrimonio se acercó al mostrador del hotel y preguntó:

—¿Tendrían ustedes una habitación libre?

El empleado, un hombre atento con una cálida sonrisa, les respondió:

—¡Imposible! En estos momentos hay tres convenciones simultáneas en Filadelfia. Todas las habitaciones de nuestro hotel y de los otros de la ciudad están reservadas.

El matrimonio se angustió, pues era difícil que a esa hora y con ese tiempo horroroso fuesen a conseguir un lugar donde pasar la noche. Pero el empleado les dijo:

—Miren... No puedo dejarlos marchar con esta lluvia. Si ustedes aceptan la incomodidad, puedo ofrecerles mi propia habitación. Yo me arreglaré en un sillón de la oficina y así podré estar más atento a todo lo que suceda durante la noche.

El matrimonio rechazó la propuesta, pero el empleado insistió de buena gana y al final terminaron por ocupar su habitación. A la mañana siguiente, al pagar la factura el hombre pidió hablar con él y le dijo:

—Usted es el tipo de gerente que yo tendría en mi propio hotel. Quizás algún día construya un hotel para devolverle el favor que nos ha hecho.

El conserje tomó la frase como un cumplido y se despidieron amistosamente. Pasaron dos años y el empleado recibió una carta de aquel hombre, donde le recordaba la anécdota de aquella noche lluviosa. Dentro del sobre había un pasaje de ida y vuelta a Nueva York con la petición expresa de que lo visitase. Con cierta curiosidad el empleado no desaprovechó esta oportunidad de conocer gratis Nueva York y acudió a la cita.

En esta ocasión el hombre mayor lo llevó a la esquina de la

Quinta Avenida y la calle 34 y señaló con el dedo un imponente edificio de piedra rojiza y le dijo:

—Éste es el hotel que he construido para usted.

El empleado miró impresionado y dijo:

—¿Es una broma, verdad?

—Puedo asegurarle que no —le contestó con una sonrisa cómplice el hombre mayor.

Y así fue como William Waldorf Astor construyó el Waldorf Astoria original y contrató a su primer gerente de nombre George C.

Obviamente George C. no imaginó que su vida iba a cambiar para siempre cuando hizo el favor de atender al viejo Waldorf Astor en aquella noche tormentosa.

Bonita historia... ¿Verdad?

Http://www.waldorfnewyork.com/

HOTEL RITZ (PARÍS)

Es uno de los hoteles más importantes y con más historia del mundo. Por desgracia muchos lo recuerdan por ser el lugar donde lady Diana fue vista con vida por última vez antes del fatal accidente que le costó la vida cuando el coche en el que viajaba junto a Dodi Al Fayed chocó contra una de las columnas del puente Alma de París, el 31 de agosto de 1997.

Los terrenos donde se asienta hoy el lujoso y elegante hotel fueron comprados en 1705 por el adinerado Antoine Bitaut de Vaillé, que construiría una gran mansión para varias familias nobles, entre las que se encontraban la de la duquesa de Gramont, la del mariscal Lautrec y la del marqués de la Villette. En 1854 fue adquirido por los hermanos Pereire para convertirlo en la sede de su institución financiera Crédit Mobilier. Más tarde se convertiría en el hotel de Lazun y por último en el hotel de Gramont.

En 1897 el hotelero suizo César Ritz contrató al arquitecto francés Charles Mewes para construir tras la fachada palaciega el que hoy consideramos uno de los hoteles más lujosos del mundo: el hotel Ritz de París. Ritz se rodeó de los mejores, contrató al chef Auguste Escoffier y convirtió el hotel en el punto de referencia de la cultura, la política y el glamur de la época. Una de las razones por las que pasará a la historia es haber sido residencia de Coco Chanel durante muchos años. De ella es la famosa frase: «¡Por favor, no esperaba menos del Ritz!», que pronunciaba cada vez que algún empleado intentaba halagarla con un detalle.

© EFE

El Ritz de París se hizo muy popular entre miembros de la realeza, políticos, escritores, estrellas de cine, cantantes y la nobleza de la capital francesa. De hecho, fue el primer hotel en Europa que ofreció un cuarto de baño, un teléfono y electricidad para cada habitación, y muchas de sus suites se bautizaron con el nombre de los personajes ilustres que las ocuparon, como Coco Chanel o Ernest Hemingway.

En este hotel se han vivido miles de historias increíbles. En su Petit Bar, hogar habitual de escritores como Proust, Cocteau, Joyce, Sartre o Fitzgerald, nacieron el Grand Marnier o el Bloody Mary «sin alcohol», especialmente creado para Ernest Hemingway y su esposa, que pretendía mantener alejado a su marido de la tentación de la bebida. Aquí almorzaba tras un biombo, en el restaurante L'Espadon, el rey Faruk, ya que el protocolo impedía que el resto de clientes lo vieran comer. Y cuentan que el novelista americano Scott Fitzgerald devoró una por una las flores de un ramo de orquídeas del salón al ser rechazado por una mujer.

© Miriam Peckler

Durante la Segunda Guerra Mundial el hotel Ritz fue confiscado por los nazis y convertido en centro de operaciones local de la Luftwaffe. Hay una leyenda que afirma que fue Hemingway el que «liberó» el hotel Ritz de la ocupación nazi cuando regresó a París como corresponsal. El periodista americano llegó al hotel en un *jeep* y cargando una potente ametralladora, aunque al parecer los alemanes ya se habían marchado y a Hemingway sólo le quedó celebrarlo. Dicen que esa noche se bebió más de 50 martinis secos.

Después del fallecimiento de Charles Ritz el hotel pasó a manos de sus familiares, que tras un acuerdo lo venderían en 1979 al multimillonario hombre de negocios egipcio Mohamed Al-Fayed. De este hotel saldría su hijo Dodi la última vez que fue visto con vida.

Http://www.ritzparis.com/

Hotel Península (Hong Kong)

Este hotel se diseñó para que fuera el mejor al este de Suez, el importante puerto egipcio famoso por su canal. Se buscó una ubicación estratégica en Hong Kong, justo enfrente del muelle de Kowloon, donde desembarcaban los pasajeros que llegaban hasta la ciudad en transatlántico y junto a la última parada de la línea ferroviaria de Siberia, que traía los viajeros procedentes de Europa.

Abrió sus puertas en 1928, convirtiéndose a partir de ese momento en residencia habitual de potentados, famosos, nobleza y cuantos se han dejado seducir por este hotel, donde se puede descubrir el famoso «lujo asiático». El hotel Península de Hong Kong combina historia y glamur con un gran *lobby*, suites con más de 100 metros cuadrados, selectos restaurantes, comedores privados y, a escasos metros, uno de los mejores ambientes nocturnos de ocio.

La historia de esta ciudad también se ha escrito en este lujoso hotel. El 25 de diciembre de 1941, al final de la llamada «batalla de Hong Kong», tras la que la isla sería tomada por las fuerzas imperiales japonesas, el gobernador inglés sir Mark Aitchison se entregó y fue detenido en una de las suites del Península. Allí fue confinado hasta que se le trasladó a una prisión en Shanghái.

Desde ese momento el hotel pasó a denominarse «Hotel Toa» y sus suites y habitaciones estarían reservadas para los oficiales y dignatarios de alto rango japoneses, hasta que al finalizar la guerra la colonia volvió a manos inglesas y sir Mark Aitchison fue liberado de su prisión y repuesto en su cargo de gobernador de Hong Kong.

El vestíbulo del hotel Península era y es uno de los más famosos de Hong Kong y era el lugar ideal para ver y ser vistos. Hasta la década de 1950 el lujoso hall estaba dividido en dos «alas», una de ellas para los británicos y la otra para el cliente local. Su elegante decoración con techos elaborados y adornados con figuras de dioses y ángeles, con palmeras, con una alfombra de Tai Ping y con muebles de estilo clásico, convierten a este lugar en único para saborear, por ejemplo, un exquisito té con pastas.

En 1994 el hotel fue restaurado y se amplió con una torre de 30 pisos, conservando el estilo arquitectónico original. Sobre la torre se construyó un helipuerto para sus clientes VIP, que emplean solamente siete minutos en llegar al aeropuerto. Se ampliaron habitaciones y se crearon pisos para oficinas y tiendas de las mejores marcas, y se abrieron nuevos restaurantes. El hotel también se distingue por su flota de la firma Rolls-Royce, coches que pueden ser contratados por los clientes. Estos automóviles están pintados de un color verde, conocido como «península verde», que les proporciona un toque de distinción.

Http://www.peninsula.com/Peninsula_Hotels/en/default.aspx#/Hong_Kong/en/

Hotel Raffles (Singapur)

Singapur es el país más pequeño del Sudeste Asiático y aun así es el cuarto centro financiero más importante del mundo que desempeña un papel primordial en el comercio internacional y en la economía mundial. En esa pequeña isla se inauguró en 1889 el hotel Raffles, que se convertiría en el primer hotel del sur de Asia en tener electricidad y teléfono en todas sus habitaciones.

El Raffles fue fundado por cuatro hermanos armenios, los Arshak. Primero sería un pequeño hotel colonial de diez habitaciones que se iría ampliando hasta el moderno edificio que conocemos en la actualidad, terminado en 1899. El hotel contaba, y cuenta, con un impresionante jardín, salones de baile con música en vivo y baile de salón tres veces por semana, bar y sala de billar, restaurantes... Curiosamente hasta 1930 no se permitió el paso a las instalaciones a huéspedes asiáticos.

También el hotel Raffles tuvo que sobrevivir a la ocupación japonesa, que comenzó el 15 de febrero de 1942. El Raffles fue rebautizado como «Ryokan Syonan» y utilizado por el alto mando japonés como edificio de tránsito para los prisioneros de guerra. Tras la guerra el Raffles volvería a abrir sus puertas y en 1987 el gobierno lo declaró monumento nacional.

Hay muchas historias curiosas que se han vivido en este hotel, como por ejemplo, la que cuenta que en 1902 un tigre se coló en las instalaciones y acabó en la sala de billar. Los empleados avisaron a un cazador alojado en el hotel, que bajó con su escopeta y terminó con la vida del animal. Todavía se puede ver una marca del disparo en la sala de billar. Otra historia que publicó el *New Straits Times* aseguraba que, según un documento secreto de la Segunda Guerra Mundial, el 22 de agosto de 1945 hubo un suicidio en masa en el hotel. Al parecer 300 oficiales japoneses, después de una gran fiesta de despedida, activaron conscientemente granadas de mano y saltaron por los aires.

También se cuenta que el novelista William Somerset Maugham escribía todas las mañanas bajo un árbol en el patio de las palmeras, convirtiendo los cotilleos y escándalos que escuchaba en la trama de sus famosas novelas. El hotel tuvo también ilustres huéspedes, como Charles Chaplin, Maurice Chevalier, Frank Buck, Jean Harlow, Ava Gardner y Elizabeth Taylor, y más recientemente, por ejemplo, a la reina Isabel II y al príncipe Felipe de Edimburgo.

La última gran reforma del hotel se terminó el 16 de septiembre de 1991. Todas sus habitaciones fueron convertidas en suites con los suelos de madera de teca, alfombras hechas a mano y con techos más elevados. También se restauró la famosa barra de su bar, donde

se inventó el «Singapore Sling», un cóctel que en sus orígenes se hacía a base de ginebra, cereza, licor Bénédictine y zumo de piña.

Http://www.raffles.com/singapore

Hotel Old Cataract (Asuán)

Este impresionante hotel se encuentra en la ciudad de Asuán, en Egipto, y sumerge al viajero en el mundo de los grandes exploradores, de la aventura, de los descubrimientos, de las historias legendarias... El Old Cataract fue construido sobre un promontorio de granito bañado por el río Nilo y ofrece todo el esplendor de este río sagrado desde sus cuidados jardines. El hotel tomó su nombre de la pequeña catarata que se formaba en la unión del Nilo con la barrera de granito y comenzó su andadura en 1899. Desde ese momento no dejaron de pasar invitados de prestigio, como sir Winston Churchill, el Aga Khan, el rey Faruk, el ex presidente francés François Mitterrand, que era cliente asiduo, o escritores tan importantes como Agatha Christie, que ocupó durante algún tiempo una de las habitaciones del lujoso hotel, donde se inspiró para su novela *Muerte en el Nilo*.

El hotel ha sido reformado recientemente. Para esa transformación la empresa Sofitel, propietaria del emblemático establecimiento, encargó a la diseñadora de interiores francesa Sybille de Margerie aunar el lujo característico de los hoteles de su marca con la belleza original del edificio de construcción victoriana. Finalmente el proyecto desembocó en un trabajo de estilo contemporáneo, mezclando elementos victorianos, del Medio Oriente y franceses, en un espacio por donde ya pasaron infinidad de personalidades, como estrellas de cine, reyes, reinas o jefes de Estado.

© ACI/The Travel Library

En la actualidad el Old Cataract posee 138 habitaciones y 82 suites con dos ambientaciones distintas. Por un lado se ha conservado el aire clásico del ala The Palace, con 76 habitaciones y 45 suites. Las dos más espaciosas llevan los nombres de Agatha Christie y Winston Churchill, como homenaje a sus estancias en el famoso hotel. Y por otro lado, el ala The Nile, con un diseño más contemporáneo. En total 62 habitaciones, de las cuales 37 son suites, todas con terraza y vista al Nilo.

Http://www.sofitel.com/es/hotel-1666-sofitel-legend-old-cataract aswan/index.shtml

Hotel Pera Palace (Estambul)

«El sol que de repente se levanta detrás de las colinas de Pera, sobre los minaretes de la ciudad y la región del Cuerno de Oro, llena tu corazón con una alegría carmesí. Todo lo que se había dormido durante toda la noche se despierta ahora...». Así es como Knut Hamsun, escritor noruego y premio Nobel de Literatura, que visitó Estambul a finales de 1800, describe la mañana que se despertó en este emblemático hotel.

Su historia comienza en 1895. Se construyó para dar alojamiento a los pasajeros del mundialmente famoso tren Orient

Express, que atraídos por las maravillas de Oriente comenzaron a llegar a la populosa ciudad de Estambul. La ciudad necesitaba un hotel que cumpliera con las exigencias de calidad y confort que los clientes demandaban. Pronto el Pera Palace se convirtió en punto de referencia para personalidades y artistas que llegaban de todos los lugares del mundo atraídos por el encanto del hotel y la ciudad. Era la primera edificación en Estambul con luz eléctrica y con un ascensor, algo inusual incluso en Europa. A Ernest Hemingway se le recuerda sentado en el bar con un whisky en la mano cuando se hospedó como reportero para cubrir la guerra entre griegos y turcos; a Greta Garbo, observando el «Cuerno de Oro» por los ventanales, y a Agatha Christie, escribiendo en la habitación 411, su favorita, la famosa novela *Asesinato en el Orient Express*. También han pasado por sus habitaciones políticos, reyes y reinas, como el rey Eduardo VIII, la reina Isabel II, el emperador Francisco José, el rey Karol de Rumania, el presidente de Yugoslavia Tito, o Jacqueline Kennedy Onassis, además de artistas, actores y escritores de la talla de Zsa Zsa Gabor, Sarah Bernhardt, Alfred Hitchcock, Pierre Loti... Aquí se alojó hasta la espía Mata Hari.

Este hotel ha sido testigo de muchos acontecimientos históricos, como la Primera Guerra Mundial (fue tomado por los mandos del ejército de ocupación que lo utilizaron como cuartel general), la ocupación de Estambul, la guerra de independencia turca, la fundación de la República de Turquía y la Segunda Guerra Mundial, durante la cual era habitual encontrarse en el hotel con agentes y espías de muchos países. En 1941 una bomba sacudió el *lobby* y mató a varias personas, justo a la llegada de un grupo de diplomáticos británicos.

Tras una reforma de dos años en la que se han invertido 23 millones de euros, el Pera Palace se ha ajustado a la época moderna. Ofrece 115 habitaciones y todos los lujos y servicios modernos para garantizar el confort de los clientes. También la gastronomía es parte importante del hotel. En su restaurante principal se pueden degustar sus especialidades turco-francesas. El local fue bautizado con el nombre de «Agatha» en memoria de la escritora que en tantas ocasiones lo visitó. También tiene un salón de té, la Brasserie 1892 en la terraza y el Orient Bar, con una cuidada selección de vinos y otras bebidas alcohólicas. Por último, la pastelería del Pera es famosa por sus espectaculares dulces.

Http://www.perapalace.com

Hotel Copernicus (Cracovia)

En Cracovia se encuentra este caserón de origen medieval que llegó a ser punto de referencia para lo más selecto de la intelectualidad y los hombres de negocios a principios del siglo XVI, cuando la ciudad era la capital de Polonia. Este palacete pertenecía a la catedral y tuvo que sufrir muchas reformas, una muy importante tras el incendio que se produjo en su interior en 1445. A pesar de haber sido modernizado aún se conservan algunas ventanas, vigas de madera o pinturas murales que datan de los siglos XV y XVI, que lo dotan de un gran encanto.

No hay duda de que éste es un hotel emblemático y con historia, ya que lleva el nombre del reconocido astrónomo y matemático polaco Nicolás Copérnico, que se alojó en él cuando se encontraba desarrollando aspectos de su teoría heliocéntrica, tan decisiva en el ámbito científico.

Http://www.copernicus.hotel.com.pl

Hotel Queen Mary (Long Beach, California)

El *Queen Mary* surcó las aguas el 27 de mayo de 1936 convirtiéndose en uno de los barcos más elegantes y lujosos del momento, con 12 cubiertas y capacidad para 1.174 pasajeros.

Desde mayo de 1971 se encuentra amarrado en el puerto de Long Beach, en California, y en la actualidad se ha convertido en un hotel cargado sin duda de una gran historia. Ofrece a sus huéspedes una visita guiada por todas las instalaciones, acceso a las exposiciones y conferencias y charlas que nos pondrán al día de las anécdotas de este increíble transatlántico.

El hotel tiene 314 camarotes, con siete suites únicas, siete comedores, cuatro bares, salones de recreo, servicio de habitaciones e incluso *spa* y gimnasio a bordo.

Http://www.queenmary.com

Hotel Hartwell House (Oxford)

No hay duda de que en esta impresionante casa señorial inglesa se sentirá como un rey. Al menos así disfrutó de ella el rey Luis XVIII

con su familia y parte de su corte cuando al exiliarse de Francia estuvieron en esta casa más de cinco años. Este hotel de ensueño, con unas impresionantes vistas a la campiña, ofrece todo tipo de servicios modernos; pero con techos rococó en las habitaciones, con muebles y pinturas antiguas que se mezclan con todas las comodidades imaginables. Todo ha sido elegido con el máximo gusto y cuidado para hacer pasar al cliente una estancia inolvidable.

El hotel cuenta con una amplia oferta gastronómica, *spa* y unos alrededores de ensueño, entre los que se encuentran Oxford, las colinas de Cotswolds y las de Chiltern.

Http://www.hartwell-house.com

Hotel Beau-Rivage Palace (Lausana)

Este emblemático hotel se levanta a orillas del lago Lausanne desde el año 1857, con unas vistas espectaculares de Ginebra y de los Alpes suizos. Uno de los acontecimientos más importantes que tuvieron lugar en este hotel fue la coronación del rey Hussein de Jordania. También la ratificación de los tratados de reconstrucción de Europa después de la Primera Guerra Mundial. Entre sus huéspedes más destacados se encuentran personajes como Coco Chanel, Charles Chaplin, Gary Cooper, Nelson Mandela o Victor Hugo.

Http://www.grandluxuryhotels.com/hotel/beau-rivage-palace/

Hotel The Willard (Washington D.C.)

Quizá sea uno de los hoteles con más historia de Estados Unidos. Está ubicado en la avenida Pennsylvania, a muy pocos metros de la Casa Blanca, y ha sido escenario, en sus más de 150 años de historia, de numerosas cenas, reuniones y actos con lo más selecto de la política americana. Este hotel ha alojado prácticamente a todos los presidentes americanos y aseguran que el reverendo Martin Luther King escribió en uno de sus salones su famoso discurso que comienza con las palabras «Yo tuve un sueño…». Por sus habitaciones han pasado huéspedes de la talla de Charles Dickens, Buffalo Bill o Mark Twain, que escribió dos libros aquí en el año 1900.

Http://washington.intercontinental.com

Hotel Lawrences (Sintra)

Está considerado como el más antiguo de la Península Ibérica y el segundo más antiguo del mundo, ya que abrió sus puertas en 1764. Se han hospedado en él una gran multitud de ilustres visitantes, como Lord Byron, del que se dice que escribió aquí parte de alguno de sus libros, o William Beckford. Tras un periodo de abandono, sus nuevos dueños consiguieron rehabilitarlo e incluso comprar antigüedades que pertenecieron en origen al edificio, y transformarlo en un lujoso hotel de cinco estrellas.

Http://www.lawrenceshotel.com

Hotel Danieli (Venecia)

Este increíble palacio se remonta al siglo XIV y perteneció a la noble familia veneciana Dandolo. El maravilloso hotel está situado en uno de los lugares más envidiados de Venecia: junto al Palacio Ducal y sus antiguos calabozos conectados por el famoso Puente de los Suspiros, a escasos metros de la plaza de San Marcos. Las más prestigiosas revistas de viajes lo han considerado como uno de los mejores hoteles del mundo; además, está cargado de historia, con decenas de ilustres huéspedes, entre los que destaca el legendario Casanova. También se han alojado y se alojan innumerables miembros de la realeza, que eligen este hotel para sus estancias de descanso en Venecia.

Http://danieli.hotelinvenice.com

Hotel Judería (Sevilla)

Estaría bien imaginarse estas construcciones con patios y pasillos laberínticos y unos huéspedes muy especiales: los primeros indios que llegaron con Cristóbal Colón de su legendario viaje hasta el Nuevo Mundo. La moderna construcción aúna 27 casas del antiguo barrio judío de la ciudad vieja y a la vez conserva la tradición de patios adornados con fuentes y jardines con fuertes influencias árabes. Forma parte del hotel una casa que también perteneció a la zona de servicio del palacio del duque de Béjar, protector de Miguel de Cervantes.

Http://www.casasypalacios.com/index.php/pagina-principal/

juderia-de-sevilla

Steigenberger Grandhotel Petersberg (Bonn)

Este hotel alejado de cualquier punto habitable ha sido ideal para reuniones que necesitaran de un ambiente solitario y privado. No es extraño que sus instalaciones fueran utilizadas por multitud de altos mandatarios mundiales que visitaban Alemania tras la Segunda Guerra Mundial y querían conservar su privacidad. Entre los ilustres huéspedes registrados podríamos destacar al emperador Akihito de Japón o Isabel II de Inglaterra. El Steigenberger, situado en una zona privilegiada (en la cima del monte Petersberg), nos ofrece una de las mejores vistas del Rin.

Http://www.steigenberger.com/en/Koenigswinter_Bonn

LOS HOTELES SIETE ESTRELLAS

Estos hoteles son los más deseados por el común de los mortales, aunque sólo unos cuantos privilegiados podrán hacer uso de sus instalaciones porque son los más lujosos y caros del mundo. Esta calificación de «siete estrellas» no se concede oficialmente, sino que se la «autoimponen» de manera excepcional los hoteles que superan con creces los estándares de calidad de los cinco estrellas. Para llegar a entrar en la «selecta lista» deben ser espectaculares. Todas sus habitaciones tienen unas dimensiones más grandes que las de cualquier hotel y sus instalaciones ofrecen al viajero todo tipo de placeres imaginables. En la actualidad son muy pocos en el mundo los que pueden presumir de esta categoría. A continuación se citan los más famosos.

El Burj al Arab, hotel siete estrellas en Dubái

Éste ha sido el proyecto arquitectónico más ambicioso de Oriente Medio, un impresionante hotel diseñado por el arquitecto británico Tom Wright, siguiendo las indicaciones del jeque Mohamed Bin Rashid. La faraónica construcción se ha convertido en uno de los diez edificios más raros del mundo (con forma de vela) y cuenta con unas vistas únicas, a 17 kilómetros al sur de Dubái. Está enclavado en el mar, sobre una isla artificial (que se tardó un año en construir)

localizada a 280 metros de la playa, en el Golfo Pérsico. Se puede acceder a él a través de un puente que lo une a tierra firme o en helicóptero, que es la forma más utilizada por los clientes.

El Burj al Arab sorprende tanto por su exterior como por su interior, que nos recibe con una espectacular cascada de agua en un patio de 60 plantas (el más alto del mundo). Cuenta con 202 suites de lujo, con un servicio enteramente personalizado para cada huésped, recepciones privadas en cada uno de los pisos y una organizada brigada de mayordomos dispuestos a hacerle la vida más cómoda al cliente. Todas las suites están equipadas con la más moderna tecnología (incluso hay relojes luminosos que se proyectan en la pared). Cuenta con ordenadores personales y acceso a Internet, los productos de belleza y baño son de la marca Hermes y, si lo desea, para desplazarse por la ciudad tiene a su disposición una flota de Rolls-Royce blancos.

El hotel también hace distinciones entre sus alojamientos. Dispone de 142 habitaciones de lujo y diferentes tipos de suites. La más pequeña ocupa 169 metros cuadrados, con unos precios que fluctúan entre los 1.500 dólares y los 30.000 del apartamento más caro.

En un hotel de esta categoría no se puede descuidar la gastronomía y el Burj al Arab dispone de siete selectos restaurantes, entre los que destacan el Al Muntaha, localizado a 200 metros de altura y desde el que se puede disfrutar de una fascinante vista panorámica de la ciudad de Dubái, o el Al Mahara, un restaurante al que se accede después de unos diez minutos de viaje en submarino. Allí puede comer o cenar rodeado de un auténtico ambiente marino, dentro de sus acuarios naturales, con fauna y flora del golfo, incluso con algún tiburón como espectador de la selecta degustación de pescado y marisco. Si lo que se prefiere es probar las especialidades gastronómicas árabes, es recomendable acudir al Al Iwan, un lujoso restaurante decorado en rojos y dorados que nos recordará el escenario de *Las mil y una noches*. Por supuesto, la materia prima de todos los restaurantes es cuidadosamente seleccionada y llega a diario proveniente de todos los rincones del mundo.

Http://www.jumeirah.com/en/Hotels-and-Resorts/Destinations/Dubai/Burj-Al-Arab/

Siete estrellas en Milán

El concepto del hotel «siete estrellas» ha llegado a Europa de la mano del Town House Galleria, un pequeño y refinadísimo hotel situado sobre la tienda de lujo que Prada tiene en la mítica Galería Vittorio Emanuele, a pocos pasos del teatro de la Scala y la catedral de Milán.

Esta categoría exclusiva es debida no sólo a la ubicación en un edificio histórico, sino también a las atenciones personalizadas que ofrece a sus clientes. De hecho, el hotel hace gala de un sugerente lema: «Todos los deseos se pueden cumplir y todas las necesidades pueden ser satisfechas». Si se desea, hay mayordomo particular (con guantes blancos) las 24 horas del día, preparado para encargarse de nuestra ropa, del brillo de nuestros zapatos, de las compras, de reservar en restaurantes o teatros... Para tener idea del lujo que vamos a disfrutar, sirva saber que para que todo estuviera al gusto del cliente se utilizaron más de 30 marcas exclusivas que se ocuparon de todo el interior, desde los muebles a la tecnología pasando por los vinos, los artículos de belleza o incluso la música.

El Town House tiene 24 suites, tres de ellas de más de 60 metros cuadrados, y una, la Ambassador Wing, de 160 metros cuadrados distribuidos en dos dormitorios, dos salones, tres baños y una habitación de reuniones. La suite está ubicada en la zona más íntima y tranquila del hotel y cuenta con seguridad y acceso exclusivo. Todas las suites disponen de cualquier servicio imaginable: las mejores máquinas de café italianas, duchas terapéuticas, ordenadores portátiles de última generación, etcétera. Por si todo esto no fuera suficiente, el hotel pone a disposición de cada cliente una limusina de lujo con chófer, una niñera y el citado mayordomo (que habla varios idiomas). También cuenta con restaurante propio, donde se pueden degustar algunos platos típicos locales. Incluso se adapta a nuestros gustos y sugerencias y puede elaborar algunos menús a nuestra medida.

Eso sí, no espere que la estancia en este exclusivo hotel sea barata: el precio por noche en una de estas suites oscila, según temporada, entre los 700 y los 10.000 euros.

Http://www.sevenstarsgalleria.com/

Siete estrellas en el Caribe

La moda de los hoteles siete estrellas no tardó en llegar al Caribe, uno de los lugares preferidos por el turismo mundial, deseoso de disfrutar de sus playas y paisajes. Este increíble *resort* se inauguró

en abril de 2008 y está situado en las islas Turcas y Caicos, muy cerca de las islas Bahamas, con todos los servicios que pueda imaginar y con un nombre que no deja lugar a la duda: Seven Stars.

Ubicado en tres edificios frente al mar, este lujoso hotel nos ofrece 107 suites con todas las comodidades: balcones con vistas al mar, suelos de mármol, productos de belleza y baño de L'Occitaine, habitaciones climatizadas, DVD, conexión a Internet, pequeña cocina... Tampoco faltan en este paraíso caribeño seis cuidados restaurantes con los mejores chefs, que ofrecen una mezcla de sabores, especias y técnicas internacionales, junto con los mariscos más frescos de la isla y las mejores carnes del mercado. Una sabrosa comida que se puede degustar en todas las zonas del hotel.

Además, cuenta con boutique de lujo, *spa*, gimnasio, un puerto privado donde atracar los veleros o yates de los huéspedes más marineros, o donde alquilar una embarcación para disfrutar mar adentro, y centro de deportes acuáticos con monitores dispuestos a conseguir que practique todas las actividades náuticas imaginables.

Definitivamente, una forma diferente de vivir el Caribe para unos cuantos privilegiados que pueden pagar entre 600 y 3.000 dólares por noche y que se perderán por sus 15 kilómetros de paradisíaca playa.

Http://www.sevenstarsgracebay.com/

Siete estrellas en China

Este moderno hotel en el que ya se han alojado personalidades y famosos de todo el mundo, como Bill Gates, ha sido diseñado por el arquitecto cantonés Li Zuyuan (también conocido como C. Y. Lee), afincado en Taiwán y cuyo trabajo más famoso internacionalmente es la torre Taipei 101, hasta hace poco el edificio más alto del mundo. El hotel es el último de cinco edificios presididos por un enorme rascacielos de 45 pisos, que semeja la cabeza de un dragón. Las otras construcciones podrían ser «el cuerpo» de ese hipotético animal.

Se encuentra en la plaza Morgan de Beijing y sus impresionantes vistas dan al Parque Olímpico de la famosa ciudad, lugar donde se encuentran el Estadio Nacional (Nido de Pájaro) y el Centro Acuático Nacional (Cubo de Agua). Además, está cerca de la Biblioteca Nacional (la cuarta más grande del mundo y la más grande de China).

El hotel Pangu, que así ha sido bautizado, fue diseñado bajo los

principios del *feng-shui* e integra a la vez parte del glamur occidental. No se ha escatimado dinero en su construcción, en la que se han utilizado, por ejemplo, mármoles traídos ex profeso de Italia. Muchos de ellos se han enriquecido con motivos tradicionales chinos tallados a mano por escultores locales. También el mobiliario o incluso la tecnología llegan de todos los rincones del mundo. No falta detalle en este lujoso hotel, donde se combina el diseño más vanguardista con lo más tradicional, como en un templo antiguo dedicado a la oración.

Todos los huéspedes disfrutan de servicio personalizado de mayordomo y la máxima comodidad, con sábanas de algodón egipcio de 600 hilos, sistemas de sonido marca Bosé y de iluminación de la consultora italiana Metis. Por cierto, si le gusta la comida japonesa, sepa que dicen poseer el mayor y más lujoso restaurante japonés del momento.

Http://www.panguhotel.com/en/

Siete estrellas en Pakistán

En Islamabad podemos encontrar el hotel de siete estrellas bautizado como Centauro. Fue construido en el corazón de la capital y posee las más selectas tiendas de lujo y los mejores espacios para el ocio o los negocios. Dispone de 350 suites a las que no les falta ningún tipo de detalle, con servicio individual de mayordomo y alquiler de limusinas. Cuenta, además, con *spa*, piscina cubierta y al aire libre, gimnasios separados para damas y caballeros, y para los más sibaritas su elegante restaurante panorámico.

El hotel está a menos de 20 minutos del aeropuerto internacional Benazir Bhutto y hay fácil acceso a varios de los principales destinos de Islamabad.

Http://www.thecentaurus.com/

Siete estrellas en España

España dispondrá de su primer hotel siete estrellas hacia 2013. El Bahía Fenicia, que así es como se ha bautizado, es un proyecto de Banyan Tree Holdings, una compañía de Singapur, que ha querido ubicar este lujoso *spa*-hotel en Almuñécar (Granada). El hotel contará con 200 habitaciones de extremo lujo y será el segundo

siete estrellas de Europa.

El Bahía Fenicia está orientado hacia el sur y tiene unas impresionantes vistas tanto al Mediterráneo como a la sierra, que harán las delicias de los afortunados que se puedan alojar en él. Este selecto hotel se llevará una inversión total de 230 millones de euros y relanzará por todo el mundo a Almuñécar como destino turístico de lujo.

LOS HOTELES MÁS POPULARES EN LA HISTORIA DEL CINE

El cine también ha aportado su granito de arena al mundo de los viajes, ayudando a popularizar infinidad de destinos. Seguramente habría hoteles muy famosos antes de que los telespectadores pudieran verlos en la gran pantalla y otros que comenzaron a serlo tras haber pasado por los ojos atentos de los cinéfilos. A continuación se muestra una relación de algunos de los hoteles más famosos reflejados en los cines de todo el mundo.

Royal Station Hotel (Carnforth)
En Market Street encontraremos junto a la estación de tren este curioso hotel Royal donde se desarrolló gran parte del clásico de David Lean *Breve encuentro* (*Brief Encounter*, 1945). En este pequeño hotel se puede ver la película e incluso degustar en el bar donde se conocieron los protagonistas el mismo desayuno y almuerzo que comparten en la película.
Hotel Les Rives de Notre Dame (París)
Fue utilizado para el rodaje de la película *Sin aliento* (*à bout de souffle*) de Jean-Luc Godard, protagonizada por Jean-Paul Belmondo y Jean Seberg en 1959. Este coqueto hotel es perfecto para un fin de semana romántico y se encuentra ubicado en el corazón romántico de París, en la Rive Gauche, en el Barrio Latino y frente a la Sainte Chapelle.
Hotel Excelsior (Roma)
Este hotel está situado en una de las calles más famosas de la historia del cine: la Vía Veneto. Sus locales nocturnos, cafés y restaurantes fueron reconstruidos al milímetro en los estudios Cinecittà para *La dolce vita*, la película que dirigió en 1960 Federico Fellini. Todos recordaremos la escena en la que después de haber recorrido Roma de la mano de Marcello Mastroianni, la actriz Anita Ekberg regresa al cinematográfico hotel. El Excelsior respira lujo por todos sus rincones amueblados al estilo

tradicional y repletos de antigüedades, y con un gran restaurante, que sirve cocina refinada y de un alto estándar.

Hotel St. Jacques (París)
Este pequeño hotel está situado en el número 35 de la rue des Écoles, y en él se alojaron Cary Grant y Audrey Hepburn en la película *Charada*, dirigida en 1963 por Stanley Donen, con Walter Matthau y James Coburn también en el reparto. Éste es un precioso hotel parisino, con un ambiente *belle époque*, situado en pleno Barrio Latino.

Hotel des Bains (Venecia)
Este lujoso hotel rodeado por un parque está situado en un imponente edificio en la playa de Lido, la isla principal de la laguna de Venecia. Inaugurado en 1900, se convirtió rápidamente en lugar de encuentro para intelectuales y artistas europeos. En él se han rodado dos importantes películas. Por un lado, *Muerte en Venecia*, dirigida por Luchino Visconti en 1971; y, por otro, fue escenario para el rodaje de *El paciente inglés*, de 1996, dirigida por Anthony Minghella y protagonizada, entre otros, por Juliette Binoche, Ralph Fiennes y Willem Dafoe. La película fue galardonada ese mismo año con nueve Oscar, incluidos los de mejor película, director y actriz de reparto.

Grand Hotel Rimini (Rímini)
En esta ciudad situada en el norte de Italia, frente al mar Adriático, una de las más famosas zonas de turismo de la Riviera adriática, es donde se encuentra el Grand Hotel, que se convirtió desde el momento de su construcción en un símbolo de la ciudad y en una nueva manera de hacer turismo, desconocida hasta la fecha. El hotel está situado en la Parco Federico Fellini, el director que lo hizo famoso al utilizarlo en alguna de sus películas, especialmente en *Amarcord*, en 1973.

Hotel Fontainebleau Miami Beach (Miami)
Este espectacular hotel está situado frente a la playa, en el 4.441 de la Collins Avenue, y fue escenario de alguna secuencia de la película *El precio del poder* de Brian De Palma, protagonizada por Al Pacino en 1983. Tony Montana se encuentra con Manny en la terraza de la piscina del lujoso hotel y le regala una de sus famosas lecciones sobre su propia filosofía de la vida: «En primer lugar, debes conseguir el dinero, luego, ese dinero te hará

conseguir el poder y cuando tengas el poder, entonces, tendrás a las mujeres».

Millennium Biltmore Hotel (Los Ángeles)
Este hotel ubicado en el centro de Los Ángeles, en el 506 S Grand Ave, fue utilizado para la película *Los cazafantasmas* (*Ghostbuster*) de Ivan Reitman, en 1983. El Sedgewick Hotel de Nueva York, donde Bill Murray y Dan Aykroyd atrapan a su primer fantasma es en realidad el *hall* del Millennium Biltmore Hotel de Los Ángeles. Cuando se inauguró en 1923 era uno de los mayores del oeste de Chicago. En 1969 fue designado monumento cultural histórico de la ciudad de Los Ángeles.

Hotel Degli Orafi (Florencia)
Situada en el número 4 de Lungarno Archibusieri, esta antigua residencia florentina del siglo XIII fue construida como convento agustiniano y dispone de una de las más maravillosas vistas de la ciudad. En el interior pueden verse restos de una antigua torre medieval con originales frescos que decoran una moderna librería. El hotel sirvió a James Ivory para rodar en 1985 *Una habitación con vistas*. Para sus románticas escenas se utilizó la habitación 404.

Hotel Regent Beverly Wilshire (Los Ángeles)
En el 9.500 del Wilshire Boulevard, este fantástico hotel situado al principio de la famosa Rodeo Drive fue escenario de la afamada *Pretty Woman*, dirigida en 1990 por Garry Marshall. Una romántica película protagonizada por Julia Roberts y Richard Gere, que consiguen fascinar al público con su historia de amor. En la película, Edward Lewis, adinerado hombre de negocios «contrata» a Vivian, una bella prostituta, para que pase una semana con él, compartiendo suite en el Regent Beverly Wilshire. Las escenas de exteriores y el vestíbulo que aparecen en *Pretty Woman* están grabadas en el mismo hotel, pero las escenas de las habitaciones se realizaron en un decorado en los Estudios Disney, en Burbank.

Grand Hotel (Taipéi)
Este hotel, construido en 1952, es uno de los símbolos de la ciudad junto a la torre Taipei 101. Se accede por una majestuosa puerta china que desemboca en una impresionante sala ambientada con columnas rojas. Fue utilizado por Ang Lee en

1994 para la grabación de algunas escenas de la película *Comer, beber, amar*.

Royal Eagle Hotel (Londres)
Este hotel se encuentra situado en el 26-30 de la Craven Road y se hizo famoso porque en sus habitaciones se rodaron algunas de las escenas de *Trainspotting*, considerada una de las cinco mejores películas de la historia del cine británico. Fue dirigida en 1996 por Danny Boyle y trata de un grupo de heroinómanos de Edimburgo, sin aspiraciones en su paso por la vida. El Royal Eagle es un hotel con encanto de la época victoriana muy cercano a Hyde Park y Oxford Street, la calle comercial más importante de la ciudad.

Midland Gran Hotel (Londres)
Este monumental edificio forma parte de la St. Pancras Station, situada en la zona de St. Pancras, en el centro de Londres, entre la British Library y la King's Cross Station. Aunque en la actualidad ya no se utiliza como hotel, sí lo fue durante mucho tiempo, cuando su exterior llamaba realmente la atención. En estos interiores se rodaron las escenas del asilo Arkham, donde el doctor Crane experimenta con los internos en la película *Batman Begins*, dirigida en 2005 por Christopher Nolan, con Christian Bale en el papel de Batman, que en esta película se acompañaba de actores como Michael Caine, Liam Neeson, Morgan Freeman, Gary Oldman, Ken Watanabe o Katie Holmes. También serían utilizadas sus espectaculares escaleras para uno de los vídeos de las Space Girls.

Hotel Plaza Athenee (París)
En este hotel se aloja Miranda Priestly, el personaje al que da vida la actriz Meryl Streep en la película *El diablo se viste de Prada*, dirigida por David Franke en 2006. Se encuentra en el número 25 de la avenue Montaigne de la capital francesa. Un elegante hotel decorado al estilo *art decó* que combina perfectamente el estilo clásico francés con los retoques contemporáneos.

Hotel Waldorf-Astoria (Nueva York)
Aunque ya he escrito de este emblemático hotel, no estaría mal destacar que ha sido uno de los que más ha reflejado la gran pantalla. Aquí se rodaron películas tan conocidas como *Los*

encantos de la gran ciudad, protagonizada por Jack Lemmon y Sandy Dennis, o *Esencia de mujer*, dirigida en 1992 por Martin Brest. La famosa escena del baile del tango entre el teniente coronel Frank Slade (Al Pacino) y Donna (Gabrielle Anwar) se desarrolla en la habitación «Milton Room», en el interior del Waldorf. En *Sucedió en Manhattan* este lujoso hotel se convierte en el Beresford Hotel, donde trabaja Marisa, la protagonista cuyo papel realizó Jennifer López.

También muchas de las escenas de *Serendipity*, protagonizada por John Cusack y Kate Beckinsale, están rodadas en el hotel. En *Asalto al tren Pelham 123* vemos cómo Garber (Denzel Washington) persigue a los secuestradores del tren bajo las calles de Nueva York, saliendo al exterior por una de las salidas de emergencia de los túneles situada justo delante del Waldorf-Astoria. En la película *El príncipe de Zamunda*, protagonizada por Eddie Murphy, el Waldorf fue el elegido para la residencia de la familia de Akeem cuando llega a Nueva York.

HOTELES CURIOSOS POR EL MUNDO

Decenas de prestigiosas revistas, páginas de Internet o guías han publicado una gran lista de «curiosos» hoteles distribuidos por todo el mundo. Algunos construidos con los materiales más insospechados, otros en entornos paradisíacos y algunos en lugares donde uno jamás adivinaría que hay un hotel. Yo he realizado una recopilación de los que me han parecido más propicios para «los amantes de los viajes».

Hotel de hielo

Este curioso hotel de hielo ubicado en la Laponia sueca se derrite cada primavera y es reconstruido cada invierno. Allí, después de recibir un cursillo sobre cómo dormir a bajas temperaturas, se puede pasar la noche a cinco grados bajo cero, tapado con varios edredones de piel de venado. En el Ice Hotel todo, absolutamente todo, está hecho de hielo: El *hall* de entrada, una sala con columnas, el famoso Icebar donde se puede degustar una bebida en sus vasos de hielo, e incluso es de hielo una iglesia en la que el visitante se puede casar. Para los menos atrevidos hay otras opciones para dormir, como habitaciones a temperatura normal, hechas de

madera, o cabañas adyacentes al hotel de hielo.

Http://www.icehotel.com/

Hotel de Sal

Con sal y no con hielo se han fabricado las 27 habitaciones del Hotel de Sal, en Bolivia. Un moderno edificio diseñado con la forma de tres hojas de coca y construido íntegramente con bloques de sal extraídos del mágico salar de Uyuni. Está orientado hacia el sol siguiendo las enseñanzas del *feng shui*, asegurándonos así un descanso incomparable. La mejor época para visitarlo es la temporada que va de julio a noviembre, cuando el salar se encuentra seco. En los meses de lluvia es ideal para los amantes de la fotografía y en la época de invierno nos garantiza un cielo límpido, de un azul incomparable, ideal para los amantes de las estrellas y las constelaciones.

Http://www.hosteldesal.com/

Hotel en un parque natural

El Gagudju Crocodile Inn, en Australia, es uno de los pocos hoteles situados en el corazón de un parque nacional, en este caso en el de Kakadu. Con una superficie de casi 22.000 kilómetros cuadrados, en el extremo superior del territorio norte de Australia, el Parque Nacional Kakadu es un paisaje cultural, Patrimonio Mundial y el parque nacional más grande de Australia. Proporciona una base ideal para explorar el entorno, entre el que destacan las galerías de arte rupestre Ubirr.

Http://www.holidayinn.com/hotels/us/en/jabiru/jabgg/hoteldetail

Dormir en un volcán

También en el norte de Australia se encuentra el hotel Undara, situado en el golfo de Savannah, en un lugar durmiente rodeado de las grutas que han dejado los túneles de lava. El hotel ofrece varias curiosas alternativas para pasar la noche. Una puede ser dentro de uno de los vagones de tren que se encuentran fijos en las instalaciones, acondicionados como modernas habitaciones. Otra

posibilidad es dormir haciendo camping en medio de la vegetación. Durante la estancia en Undara nos incluyen una noche muy especial en la que se cena al calor de una hoguera, en medio de la naturaleza con una selección de los mejores productos de la región, disfrutando de una de las mejores puestas de sol de todo el planeta.

Http://undara.com.au

Alojarse en una cueva

Sin duda una experiencia no apta para «claustrofóbicos». Este curioso hotel situado en las entrañas de la tierra, dentro de una gruta natural a 21 metros bajo tierra. En primer lugar fue la oficina y el hogar de su propietario, un geológo que decidió reconvertirlo en hotel.

El hotel está rodeado de unas vistas espectaculares a Four Corners, donde se unen los estados de Arizona, Nuevo México, Colorado y Utah, y aunque sólo dispone de una habitación, es ideal hasta para cuatro personas amantes del senderismo o que deseen alejarse del mundanal ruido y perderse en plena naturaleza. Obviamente el hotel tiene todas las comodidades necesarias para que el cliente se sienta cómodo: televisión, DVD, chimenea o *jacuzzi*.

Http://www.bedandbreakfast.com/es/new-mexico-farmington-kokopelliscavebedbreakfast.html

Un hotel en un Boeing 747

Sin duda puede ser una experiencia alojarse en un avión y a precios muy asequibles. Para conseguirlo tendremos que volar hasta Estocolmo. Sin salir del aeropuerto de Arlanda, nos podemos alojar en un Boeing 747 reconvertido en un confortable hotel. Su nombre es Jumbo-Hotel, tiene capacidad para 85 huéspedes que se pueden alojar en sus 25 habitaciones. Lo más solicitado de este curioso hotel es su suite, situada en la antigua cabina de mandos del Boeing, a la que han colocado dos confortables camas con unas vistas exclusivas a las pistas del aeropuerto. Todas las habitaciones cuentan con televisor de pantalla plana y acceso a Internet, aunque no todas tienen baño: las más económicas lo deben compartir. El Jumbo-Hotel tiene también restaurante y cafetería, ideal si se quiere visitar sin tener que pasar la noche.

Http://www.jumbostay.se/

Sentirse como un hobbit

Las grandes sagas como *El Señor de los anillos* han conseguido que haya miles de seguidores dispuestos a sentirse como sus personajes favoritos. El hotel Hobbit House es un lugar imprescindible para los amantes de las aventuras de Tolkien. Este entorno es muy parecido a La Comarca, el lugar donde habitaban los pequeños hobbits, y se encuentra en el estado de Montana, en Estados Unidos. De hecho, fue la inspiración para el matrimonio compuesto por Steve y Christine Michaels, después de haber leído las novelas del autor británico. Recorrer sus instalaciones puede ser un sueño para los seguidores de *El Señor de los anillos*, que encontrarán algunos lugares emblemáticos, como la casa de Frodo, una mina de trols, el espacio donde se celebró el cumpleaños de Bilbo Bolson o incluso algunas casas de hobbits o de hadas.

Http://hobbithouseofmontana.com/

Pernoctar en un «tubo»

Volcanes, minas de sal, aviones… hasta ahora hemos comprobado que se puede dormir prácticamente en el interior de cualquier sitio, aunque a lo mejor no imaginaba que también se puede pernoctar dentro del alcantarillado. La idea se le ocurrió al austriaco Andreas Strauss, que durante algún tiempo se dedicó a pensar la manera de construir un hotel sin que fuera muy caro. Al final se decidió por las tuberías con las que ha formado este «curioso» hotel que sólo abre de mayo a octubre, ya que en los meses más fríos en Austria las temperaturas bajan tanto que no resultaría confortable dormir allí. El hotel se encuentra en Ottensheim, a menos de 200 kilómetros de Viena. Un económico y curioso hotel no apto para los que sufren de claustrofobia.

Http://www.dasparkhotel.net/

Dormir en un barril de vino

Para vivir esta curiosa experiencia deberíamos viajar hasta Holanda y dirigirnos a un pequeño pueblecito pesquero llamado Stavoren. Si

paseamos hasta su puerto (que data de 1118 y está considerado el más antiguo de los Países Bajos), podremos localizar el hotel De Vrouwe van Stavoren. El hotel, aparte de las habitaciones estándar, tiene cuatro tanques de vino suizo originales, con una capacidad de más de 14.000 litros cada uno, reconvertidos en cómodas habitaciones, que aunque no son muy grandes resultan muy agradables con sus interiores de madera, y cuentan con sala de estar, televisión y cuarto de baño con ducha.

Http://www.hotel-vrouwevanstavoren.nl/

Para los más golosos

Un hotel repleto... ¡de chocolate! The Chocolate Boutique Hotel es sin duda el hotel de los amantes de este preciado dulce. Está situado en Bournemouth, en Reino Unido, y todas sus habitaciones llevan nombres relacionados con el chocolate: Chocolate blanco, El 70 por ciento, El grano de cacao... y en todas ellas el color marrón es el protagonista.

Al entrar en la habitación nos podemos encontrar con una fuente de chocolate líquido, con cajas de bombones o con un servicio de chocolate diario, y por supuesto se organizan infinidad de actividades relacionadas con el mundo del chocolate: charlas sobre la historia del chocolate, catas de chocolate, maridaje de vinos y chocolates, retratos con pinturas de chocolate, modelar chocolate, etcétera.

Lógicamente en sus menús no falta el preciado dulce. Se pueden desayunar tortitas de chocolate, tomar un cóctel en el bar con chocolate o probar la increíble variedad de tartas y galletas hechas con chocolate. Sus habitaciones no son muy caras y van desde los 80 hasta los 180 euros. Un lujo para pasar un fin de semana muy dulce.

Http://www.thechocolateboutiquehotel.co.uk/

El hotel más pequeño del mundo

Es el hotel Punta Grande en la isla de El Hierro. O al menos así figura en el libro *Guinnes de los récords.* Estas pequeñas instalaciones de unos 600 metros cuadrados de superficie edificada y nueve metros de altura correspondieron en la antigüedad a una pequeña oficina de aduanas que lamentablemente no pudo sobrevivir a la

crisis del comercio marítimo entre España y América. Hoy en día, y transformada en un curioso hotel, cuenta con cuatro habitaciones dobles, cada una de ellas única. Son habitaciones sin las comodidades modernas, olvídese de encontrar televisor, teléfono, minibar o terraza con vistas al océano... El hotel está ubicado en un solitario embarcadero y la única música que se disfruta es la que producen las olas cuando rompen contra el muelle. La decoración obviamente tenía que estar cargada de motivos marineros y para ello rebuscaron en todos los desguaces y anticuarios de la zona, donde compraron ojos de buey, brújulas, cartas marineras, mapas... objetos sacados seguramente de viejos buques o de algún que otro naufragio.

Hotel Punta Grande
Puntas, s/n
38911 El Golfo. Frontera-El Hierro-Santa Cruz de Tenerife
Teléfono: +34 922 559 081

En Amberg (Alemania) podemos encontrar un minúsculo hotel que se ha hecho muy famoso entre las parejas de recién casados que se tienen que repartir 56 metros cuadrados. Ha alcanzado tanta fama debido a una vieja leyenda que cuentan sus habitantes, que asegura que los matrimonios que pernoctan en este pequeño hotel jamás se divorcian y siguen juntos el resto de sus vidas (seguro que esto mismo hará desistir a muchos otros).

Http://www.ehehaeusl.de

Dormir en el carromato de un circo

La familia catalana Raluy (con una historia de varias generaciones circenses) ha sido la creadora de esta brillante idea, que ofrece la posibilidad de sentirse miembro de la enorme familia del circo durante algunos días. Los propietarios del circo Raluy han decidido reformar una antigua caravana y convertirla en una cómoda y familiar suite de hotel, con capacidad de hasta seis personas, con baño propio y una decoración muy circense. Habitualmente el Hotel Circo Museo Raluy, que así es como se llama, se encuentra en Aldea (Tarragona) aunque suele cambiar de lugar cada poco tiempo mientras viaja con el Circo Raluy. De día la familia que haya querido hospedarse en la caravana puede integrarse con los demás miembros del circo y conocer la vida de este peculiar gremio de artistas. Podrán ver cómo se maquillan los payasos, ayudar a los

acróbatas en sus trucos y presenciar los entrenamientos de los lanzadores de cuchillos. Hay asientos reservados para los huéspedes en el palco central, y los más osados pueden participar en los espectáculos del circo.

Http://www.raluy.com/hotel.html

Dormir en un ovni

Si es usted amante de la naturaleza y del misterio hay un hotel al que seguramente no se podrá resistir. Se construyó en 2010 y pertenece a la cadena sueca Treehotel. Se trata de una serie de hospedajes con curiosos diseños diseminados dentro de un bosque y que pertenecen a este hotel ecológico situado en el norte de Suecia, a menos de 60 kilómetros del Círculo Polar Ártico, el sueño de un matrimonio que quiso cumplir la fantasía infantil de tener una vivienda en un árbol.

La cabaña metálica con forma de nave espacial tiene 30 metros cuadrados y se encuentra suspendida a unos seis metros entre una hilera de robustos árboles. Fue diseñada por un selecto grupo de diseñadores escandinavos y es ideal para cuatro personas (dos adultos y dos niños). Cuenta con baño, sala de estar y dormitorios independientes decorados con motivos espaciales, y hasta los edredones están repletos de dibujos de constelaciones.

Pero no es la única habitación curiosa del complejo. Todas están suspendidas en los árboles, pero tienen diferentes formas, las hay con forma de cubo con paredes de espejo, con forma de nido de pájaro, con diseño de cabaña infantil, y para que no falte de nada el complejo también tiene una agradable y lujosa sauna.

Http://www.treehotel.se/?pg=ufo

El sueño de cualquier motero

El Hotel Iron Horse es el destino ideal para los amantes de las motos. Este curioso hotel está situado en un antiguo almacén de Milwaukee y tiene todo tipo de detalles adaptados para sus clientes moteros, desde aparcamientos cubiertos para las motos, hasta habitaciones diseñadas, por ejemplo, con enganches para colgar la pesada ropa de cuero o un lugar especial para botas o cascos, zona de masajes para los cansados conductores, gimnasio, bolsas de picnic para las excursiones, estación de mantenimiento y lavado

para las motos, etcétera.

Por si esto fuera poco, el hotel está ubicado muy cerca del museo Harley Davidson, sus habitaciones son amplias y confortables y todas sus áreas están diseñadas para que se puedan pisar con botas y tacones.

Http://www.theironhorsehotel.com

Dormir en una cárcel

En la publicidad del hotel Mal Maison de Oxford (Reino Unido) nos dicen: «Una vez cerrada la puerta... ¡No hay vuelta atrás!».

Es como para pensárselo, porque este confortable y moderno hotel está situado en la antigua prisión de la ciudad de Oxford. Un castillo cuyas habitaciones son las antiguas celdas y que aún conserva algunas de las antiguas instalaciones reconvertidas en otros espacios. Impresiona ver la amplia galería que en tiempos estaría ocupada por centenares de presos y escuchar los pasos en su escalera metálica.

El hotel tiene todo tipo de comodidades, desde gimnasio a restaurante propio con una cuidada carta.

Http://www.malmaison.com/locations/oxford/about-the-oxford-mal.aspx

8

Viaje al misterio

Un viaje al mundo del misterio podría tener muchísimas paradas. Algunos consideran misteriosos los enigmas históricos que aún nos quedan por explicar, lugares como las pirámides de Gizah deben de ser un destino imprescindible para este tipo de apasionados, pero también los hay que prefieren los misterios religiosos, para los que viajar a Turín a ver la Sábana Santa es una de sus prioridades. Otros están más interesados en todo lo relacionado con los ovnis y los extraterrestres, por lo que se inclinan por una visita al Área 51 (o alrededores).

Como era una tarea complicada elegir los lugares más significativos en el mundo del misterio, he consultado a algunos amigos que saben mucho de esto, como Manuel Delgado, Diego Marañón, David Zurdo, Luis Álvarez, Nacho Ares, Juan Jesús Vallejo, David E. Sentinella, Lorenzo Fernández Bueno, Enrique Echazarra, Luis Mariano Fernández y Miguel Blanco. Gracias a sus aportaciones he confeccionado esta lista de destinos imprescindibles para los amantes del misterio.

Perú (Machu Picchu, Ica y Nazca)

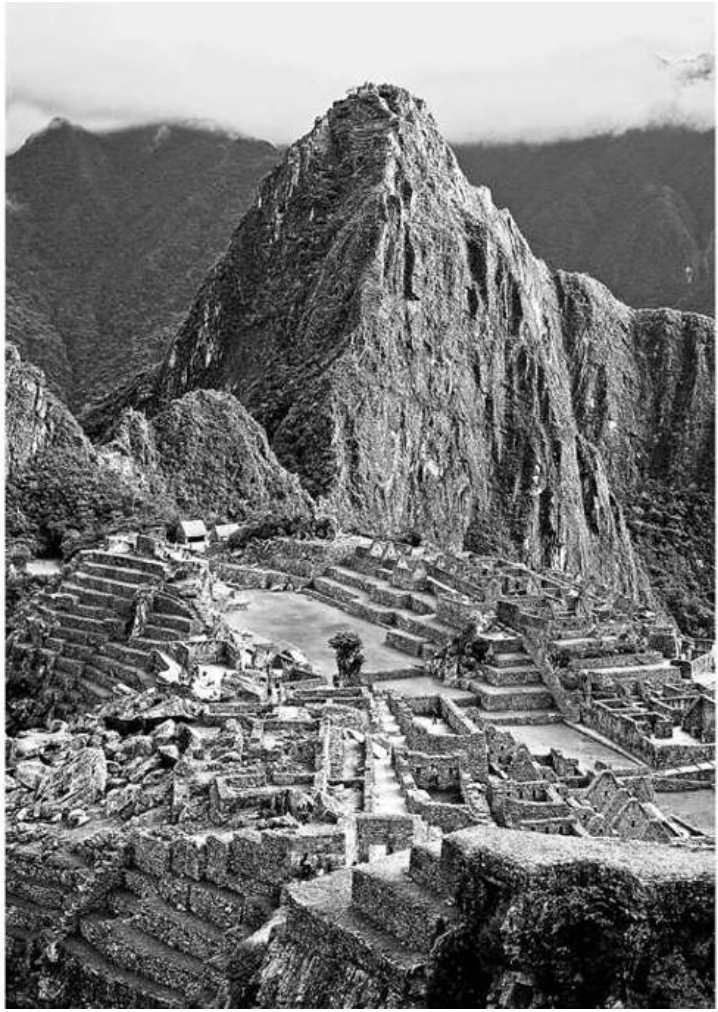
Perú es quizás uno de esos países que para los amantes de los misterios y los enigmas encierran una atracción singular. Por un lado tenemos las rutas arqueológicas de lugares fascinantes cuyos orígenes aún no hemos podido descubrir, como Machu Picchu o Nazca. A otros enigmas, sin embargo, la ciencia les ha encontrado una explicación, como al de las fantásticas piedras labradas que se encuentran en Ica. Y también hay algunos que día a día aparecen en los medios de comunicación locales, como los avistamientos de objetos voladores no identificados, ya que esta zona es una de las más prolíficas en este tipo de sucesos. Era lógico comenzar nuestro

viaje al misterio por este apasionante país.

Machu Picchu

Contemplar las imágenes de las piedras que aún quedan en pie es verdaderamente fascinante y nos hace cuestionarnos cómo es posible que a mediados del siglo XV pudiera existir una sociedad capaz de construir una ciudad en este remoto e inaccesible lugar del mundo. Esta obra maestra de la arquitectura es uno de los destinos turísticos más populares del mundo, por eso no es extraño que en 1983 la Unesco lo integrara en la lista de monumentos Patrimonio de la Humanidad o que en 2007 fuera declarada una de las nuevas siete maravillas del mundo moderno.

La inaccesibilidad a esta zona alejada de cualquier pueblo o aldea hizo que no tuviéramos conocimiento de su existencia hasta 1867, cuando ya hay una referencia de un empresario alemán, August Berns, que fundó una empresa minera para explotar los recursos de aquel terreno; aunque fue el norteamericano Harry Singer quien en 1870 ubicó en un mapa el cerro Machu Picchu. Al final sería otro norteamericano, Hiram Bingham, un profesor de Historia sudamericana, el que se haría eco de la existencia de este paraíso en 1911.



© Getty Images Sales Spain

Es posible que este profesor hawaiano haya sido el referente del personaje al que todos conocemos como «Indiana Jones». En el momento del descubrimiento realizaba estudios sobre los orígenes de la cultura inca para la Universidad de Yale. Ya había visitado la zona en 1909, y dos años después, en 1911, casi por casualidad sus ojos descubrieron las famosas ruinas.

En julio de 1911 se encontraba en la zona de Mandor, siguiendo el rastro de una ciudad perdida acompañado de un militar, el sargento Carrasco, que le hacía las veces de intérprete con la población local. El profesor y el sargento entablaron conversación con un agricultor solitario que se encontraron, llamado Melchor Arteaga. El aldeano explicó a los expedicionarios que a pocos días

de camino y junto a una montaña se podían localizar los restos de lo que habría sido una gran ciudad inca. El profesor contrató a Melchor Arteaga como guía y decidió seguirlo. Excepto el militar, nadie más de la expedición los acompañaría.

Cruzaron el río Urubamba y el terreno se fue volviendo cada vez más escabroso, con una vegetación selvática que dificultaba la marcha. El ascenso se hizo complicado. Continuaron la ascensión y perdidos en medio de la nada se encontraron una choza y unas terrazas agrícolas en las que trabajaban algunos campesinos. El guía se quedó conversando con los agricultores, y un niño fue el encargado de conducir al profesor y al militar hasta lo que hoy conocemos como Machu Picchu. La vista de aquellos restos impresionó al norteamericano, que regresaría a su país para dar la noticia de lo descubierto. Tanto la Universidad de Yale como la Sociedad Geográfica Nacional decidieron ayudar al profesor y sufragar los gastos de una expedición que daría muchas satisfacciones.

El profesor aseguró que en la «ciudad sagrada» no se encontraron oro ni objetos de plata. Según su testimonio, tan sólo se descubrieron piezas de bronce, algunos metales y elementos de madera, piedra y hueso. En total Bingham aseguró que eran unos mil objetos los que clasificaron, embalaron y transportaron hacia la Universidad de Yale. Según un informe oficial del gobierno de Perú realizado en 1916, el profesor y su equipo se llevaron 74 cajas llenas de huesos, momias, cerámicas, textiles, metales y objetos de madera. En la actualidad, y aunque algunas piezas fueron devueltas en 2011 al gobierno peruano (unas 350), se calcula que quedan aún en poder de la universidad americana cerca de 30.000 objetos recogidos por Bingham durante su periodo de excavación.

Todavía hoy los investigadores siguen preguntándose para qué fue creada la ciudadela. ¿Cómo se pudo construir una ciudad de estas características con la tecnología inca? ¿Cómo se pudieron trasladar los pesados bloques de piedras y cómo fueron cortados con tanta precisión? ¿Quiénes vivieron entre sus paredes de piedra?

Ya tenemos algunas respuestas a estos enigmas. Se sabe que las zonas aledañas a Machu Picchu se destinaron a la agricultura. Allí trabajaban decenas de mujeres encargadas de las labores del campo. Según los estudios realizados, la sociedad que allí vivía conocía las técnicas de momificación y pudo ser una de las residencias de descanso del primer emperador inca, Pachacútec, aunque algunas de sus construcciones demuestran que también se pudo utilizar como santuario religioso.

Lo cierto es que cientos de turistas visitan a diario el área edificada de Machu Picchu. Un contorno de 530 metros de largo por 200 de ancho, que incluye al menos 170 recintos y que está dividido en dos grandes zonas: la agrícola y la urbana, donde vivieron sus ocupantes y donde se realizaban las principales actividades religiosas. No todas las construcciones son las originales, también se pueden ver algunas zonas restauradas y modernizadas.

Http://www.peru-turismo.com/

Las piedras de Ica

Desde 1966 todos los aficionados al misterio habrán seguido con atención los cientos de noticias y artículos publicados y los numerosos reportajes de radio y televisión que se han realizado sobre las «misteriosas» piedras. No hay duda de que cualquier amante del misterio daría lo que fuera por ver con sus propios ojos el fantástico museo donde se encuentran. A pesar de que en mi libro *¿Es eso cierto?* (Aguilar, 2009) ya aludía a las piedras de Ica en el capítulo «OOPARTS, desafiando a la ciencia», era necesario y casi imprescindible incluirlas también en este nuevo libro, con la intención de ampliar alguno de aquellos datos y para aportar la información necesaria para quienes tengan la intención de viajar hasta Perú para investigar el famoso misterio.

Como decíamos, el conocimiento de la existencia de estas piedras data de 1966 cuando una gran cantidad de medios escritos comenzaron a hacerse eco de una curiosa piedra negra, grabada con unos extraños dibujos, descubierta en el departamento de Ica (Perú). Al fijarse en el diseño de aquella piedra grabada se llegó a la conclusión de que podría tratarse, nada más y nada menos, que de la representación de un pterosaurio (un animal que convivió con los dinosaurios, posiblemente de los primeros animales vertebrados que pudieron volar y que poblaron la Tierra, hace más de 100 millones de años).

Aquel descubrimiento, que superaba toda lógica, se le adjudicaba al doctor Javier Cabrera Darquea, un médico cirujano peruano (fallecido en 2001), quien aseguraba haber recibido aquella extraña piedra como regalo de cumpleaños. Impresionado por el descubrimiento, pidió a su amigo que le mostrara dónde había comprado aquella fantástica piedra negra. Así llegó hasta un campesino que había encontrado decenas de ellas bajo las áridas

tierras de Ica y que las vendía a los pocos turistas que aparecían por la zona. Eso era al menos lo que explicaba a los cientos de periodistas que desde el descubrimiento de la enigmática piedra comenzaron a deambular por su consulta, situada en la plaza de Armas de la ciudad peruana.

Lo que en un principio fue una decena de piedras, en pocos años se convirtió en millares. Se afirma que en total han podido «aparecer» unas 50.000, muchas de ellas se encuentran en el pequeño museo que el doctor Cabrera instaló en su propia consulta.

¿Cuál es su origen? El doctor Cabrera comenzó a dar una peregrina explicación a la procedencia de aquellas enigmáticas piedras en las que se encontraban grabados animales prehistóricos conviviendo con seres humanos, operaciones con instrumentos quirúrgicos muy parecidos a los actuales, escenas con algún aparato con tecnología moderna, mapas, e incluso «escenas subiditas de tono». El doctor aseguraba que aquellas piedras habían sido talladas por seres humanos venidos de otra galaxia hace millones de años, que convivieron con los dinosaurios y que contaban con una tecnología asombrosa para aquella época (es cierto que cualquier instrumento de hace 100 millones de años nos parecería asombroso).

Enseguida la ciencia intentó dar una explicación al enigma, pero se hacía casi imposible datar aquellas piedras (que no tenían ningún componente orgánico) con el método del carbono 14. Para analizar su autenticidad se necesitaba basarse en otros datos, como por ejemplo estudiar el terreno donde se habían localizado y determinar el estrato geológico. Sin embargo, esta información jamás la dio a conocer el doctor Cabrera.

Con el tiempo se ha descubierto que todo era una farsa muy bien orquestada, entre otros por el propio doctor junto con Basilio Uchuya (el campesino que suministraba las «obras de arte»). Las piedras se sacaban de la tierra y el campesino se dedicaba a grabarlas siguiendo los diseños que supuestamente le entregaba el doctor.

Pronto la zona se convirtió en un lugar visitado por numerosos turistas atraídos por la curiosa historia de las piedras grabadas. La venta de piedras se convirtió en un negocio lucrativo hasta que intervinieron las autoridades peruanas, que tras una investigación detuvieron a Basilio Uchuya, a quien acusaron de traficar con descubrimientos arqueológicos. El campesino terminó por reconocer ante las autoridades que eran falsificaciones realizadas en piedra, y de esta manera pudo seguir vendiéndolas a los turistas como si se

tratara de baratijas.

En 1998 el investigador español Vicente Paris ofreció los resultados de cuatro años de investigaciones. Vicente sometió a algunas «piedras de Ica» a microfotografías en las que se podían observar restos de pinturas actuales e incluso de papel de lija, materiales utilizados por los obreros a las órdenes de Basilio Uchuya. Como es obvio, no se han analizado todas las piedras de la colección del doctor Cabrera, y se piensa que algunas pueden tener miles de años: lo que podría ser posterior son los grabados. De igual modo, tampoco se han podido analizar las almacenadas en un «cuarto secreto» no apto para los «no iniciados», en el que guardaba piedras con grabados mucho más peregrinos, con escenas de la crucifixión o la Santa Cena.

El museo se puede visitar en la actualidad. Se encuentra en la calle Bolívar, 170, en la plaza de Armas de Ica (Perú).

Curiosamente la reina doña Sofía, gran amante de los enigmas, recibió una gran piedra en 1980 de parte del doctor Cabrera. J. J. Benítez viajó hasta Perú para hacerse cargo de la operación y al final un grupo de periodistas españoles, que habitualmente acompañaban a los reyes en sus viajes, se la entregaron. La reina la depositó en un lugar privilegiado del palacio de la Zarzuela.

Http://www.museodepiedrasgrabadasdeica.com.pe/

Las líneas de Nazca

Era un día caluroso de junio de 1939 cuando una avioneta sobrevolaba el área desértica de Nazca. A bordo se encontraba el antropólogo norteamericano Paul Kosok, que quedó sorprendido con aquellas formas geométricas que se divisaban desde el aire, algunas de las cuales eran dibujos casi perfectos de animales o pájaros. La noticia llegó hasta todas las comunidades científicas y universitarias. Poco tiempo después María Reiche, una joven matemática alemana afincada en Perú, comenzaba a interesarse por el enigma de aquellas líneas trazadas sobre la arena y que desde el aire dejaban realmente impresionado. Había acudido como traductora del doctor Kosok, al que acompañó en varias ocasiones hasta las líneas, y finalmente éste dejó en manos de María los trabajos posteriores. La investigadora alemana se quedaría prendada de esa tierra a la que dedicó los siguientes 50 años.

María Reiche luchó para que el gobierno peruano protegiera aquellas marcas, símbolo inequívoco de una avanzada civilización.

Los estudios posteriores que desarrolló concluyeron que los habitantes que realizaron aquellas líneas habían alcanzado un gran nivel cultural y un increíble desarrollo intelectual, con una mente capaz de planear y reproducir a escala, algo que no se podía esperar de un pueblo primitivo.

Muchas son las explicaciones que se han intentado dar a estos increíbles dibujos, desde que eran una especie de calendario solar hasta que se trataba de representaciones de dioses. Algunas más modernas, como la realizada por los científicos que participaron en un proyecto de la Sociedad Geográfica Nacional (NGS), que llegaron a la conclusión de que las líneas de Nazca son templos al aire libre que sus constructores usaban para rezar.

Las líneas de Nazca fueron declaradas en 1994 Patrimonio Mundial de la Humanidad, pero aun así siguen deteriorándose por las pisadas o los neumáticos de los todoterreno de los visitantes.

Figuras

Hay numerosas figuras sobre el desierto de Nazca y concretamente en la Pampa de San José. Lo más representativo son las aves de entre 250 y 275 metros de largo. Una de las más famosas es el colibrí, pero también existen la garza, el pelícano, la gaviota, cóndores y algunos animales, como un mono, una lagartija, una araña, un perro, dos llamas, una iguana, una serpiente y un lagarto cuya cola fue cortada por la construcción de la Carretera Panamericana del Sur.

Las líneas tienen dimensiones que van desde unos pocos hasta cientos de metros, y para trazarlas los antiguos nazcas aprovecharon las especiales condiciones climatológicas y geológicas de esta zona en la que jamás cae una gota de lluvia (hay un promedio de media hora de tormenta cada dos años). La falta de agua, combinada con el viento y el suelo rico en minerales, produjo una finísima costra oscura que al ser removida dejaba aparecer el color más claro del subsuelo.

Los misterios del desierto de Atacama

El desierto de Atacama se encuentra ubicado en el norte de Chile, una extensión de 600 kilómetros desde Arica a Copiacó. Un lugar con una escasez casi absoluta de agua y una bajísima humedad del

aire, lo que unido a la pureza de sus cielos hace los rayos del sol casi insoportables y convierte a esta zona en una de las más áridas del planeta. Esta tierra inhóspita es un enclave perfecto para aquellos que deseen viajar en busca del misterio.

© Sebastián Álvaro

Las momias de Atacama

En la Región de Arica y Parinacota es donde podemos situar el enclave arqueológico en el que se han encontrado las famosas momias de Chinchorro, las más antiguas del planeta. La momificación Chinchorro (bautizada con el nombre que se dio a sus primeros pobladores) es una tradición única en el mundo, ya que tras un elaborado proceso convertían sus cadáveres en una especie de piezas artístico-religiosas.

En primer lugar al cuerpo se le extraía la piel, los órganos internos y los tejidos musculares. A continuación el cuerpo era modelado en barro. En este proceso se utilizaba piel animal con el fin de cubrir las partes que se habían deteriorado tras el desollamiento. Una vez terminado este paso se colocaba a la momia una máscara, dejando al aire los orificios de la boca y las fosas nasales, se le modelaban los órganos sexuales y por último se le colocaba una peluca realizada con cabello humano.

Existen tres tipos de momias diferentes según la época de la que hablemos. Se han encontrado momias negras (5000 a 3000 a. C.) adornadas con pelo humano negro y corto y a las que finalmente se

les coloreaba todo el cuerpo con una pátina de óxido de manganeso, lo que les daba un color brillante y negro azulado. En las rojas (2500 a 2000 a. C.) se rellenaban las cavidades con tierra, plumas y arcillas y se pintaba todo el cuerpo, menos la cara, con óxido férrico, quedando la momia con un llamativo cuerpo rojo. Y por último las momias vendadas, en las que disponían la piel a modo de vendajes.

Algunas de estas momias se pueden ver en Arica, en concreto en el MASMA (Museo Arqueológico de San Miguel de Azapa).

Http://www.uta.cl/masma/

El Gigante de Tarapacaná

Más conocido como el Gigante de Atacama, es la figura antropomorfa más grande del mundo, con 86 metros de alto (115 metros hasta la corona) y que ocupa una extensión de unos 3.000 metros cuadrados de la ladera oeste del cerro Unitas.

Aunque fijar la fecha de construcción de esta increíble figura resulta complicado, los científicos la sitúan en torno al año 900, y representaría la imagen de un dios antiguo llamado Tarapaca, que era el encargado de transmitir el conocimiento de la agricultura a sus fieles. Este geoglifo que resplandece en la ladera del cerro se consiguió tras raspar la superficie del terreno hasta llegar a una capa más clara, que la hace destacar del entorno desértico.

Cerro Pintados

En este cerro se encuentra una gran cantidad de geoglifos, casi más de 600 figuras, aunque hay muchas más desperdigadas por la descomunal extensión del desierto de Atacama. Los investigadores piensan que fueron realizadas entre los años 600 y 1500 y que para su diseño se utilizaron tres técnicas. Por un lado, el raspado de la superficie hasta llegar al sustrato más claro. En otros casos se han construido a base de ordenar y colocar con meticulosidad piedras de otro color distinto al del terreno elegido. Una tercera técnica es «mixta»: se raspaba y se alineaban además piedras para conformar la figura deseada.

Estos geoglifos posiblemente habrían sido construidos y perfeccionados por varias culturas de América del Sur. Entre las figuras hay representaciones de animales (camélidos como llamas y

alpacas, zorros, lagartos, flamencos, águilas, gaviotas, ñandúes, monos, delfines y peces como los tiburones) y formas humanas, y se encuentran en las laderas, pampas y valles en todo el desierto de Atacama. Han sido varias las explicaciones que se han aportado para aclarar el significado y objetivo de estas figuras misteriosas. Por un lado, se piensa que podrían ser señales de orientación para las caravanas que atravesaban el desierto rumbo al sur; otra teoría, en cambio, apuesta porque podrían ser simplemente representaciones de sus dioses que se dibujaron en el suelo para que fueran observadas desde el cielo.

Las pirámides de Egipto

A pesar del tiempo que ha transcurrido desde su construcción, continúan en pie desafiando al ser humano y a los fenómenos climatológicos adversos. De hecho, la pirámide de Keops es la única de las siete maravillas del mundo antiguo que aún se puede visitar. Para poderlas observar en toda su inmensidad nos tendremos que dirigir hasta El Cairo y llegar a la denominada meseta de Gizah: allí se alzan las pirámides de Keops, Kefrén y Micerinos desde el 2500 a. C., asombrando a historiadores y escritores que han dejado, a lo largo de la historia, testimonios de la majestuosidad de estas impresionantes construcciones. Y si hoy en día sobrecoge verlas sobre la meseta, tendríamos que imaginarlas con su acabado original, ya que las pirámides estaban revestidas de láminas de piedra caliza blanca y sus paredes eran completamente lisas y brillantes, lo que las convertía en la reencarnación de los rayos del sol en la tierra. De esta forma, la pirámide se transformaba en una especie de faro y los rayos del sol se podían ver reflejados en su superficie desde muchos kilómetros a la redonda. Según las creencias de los antiguos egipcios, estos rayos serían los que guiarían la gran barca celeste de piedra en la que el faraón debía navegar hacia Orión si superaba el «juicio de los muertos».

© J. L. Ferrer

Muchas incógnitas quedan aún por dilucidar sobre estas construcciones, para las que se utilizaron cerca de tres millones de bloques de piedra caliza con un peso de entre dos y 60 toneladas cada uno. Lo primero que los investigadores han tratado de conocer es quiénes fueron los encargados de construir estas maravillas. La idea más extendida es que fueron erigidas por millones de esclavos y enemigos capturados en las distintas batallas ganadas por los faraones. Una hipótesis más actual, que defiende el investigador Mark Lehner, es que las pirámides fueron levantadas por personal especializado, obreros a los que se cuidaba bien y se alimentaba con carne y pescado (esto se deduce de los restos encontrados recientemente en las excavaciones cercanas).

Los investigadores y arqueólogos también han ofrecido varias hipótesis sobre cómo se construyeron las pirámides. Algunos apoyan la teoría de que primero se levantarían una serie de «gradas» y que gracias a «ingenios» de madera a modo de poleas se irían subiendo los bloques de piedra, de nivel en nivel. Otros apuestan por la idea de que la construcción se realizaba gracias a una rampa de arena que aumentaba de altura y de ancho según crecía la pirámide, o incluso con múltiples rampas que se iban levantando en los distintos niveles (debe recordarse que hay pruebas escritas de que ya se utilizaban las rampas en papiros del año 1300 a. C.). Obviamente todas las teorías se desbaratan cuando pensamos que incluso con la tecnología que hoy poseemos sería complicado poner en pie una obra de semejante tamaño y dimensiones. Imagínese

cómo sería para los obreros de hace casi 5.000 años, con herramientas de madera, piedra y cobre.

Muchos secretos quedan aún por dilucidar en estas construcciones majestuosas, que todos los expertos del misterio a los que he consultado han coincidido en señalar como un destino imprescindible para los amantes de los enigmas.

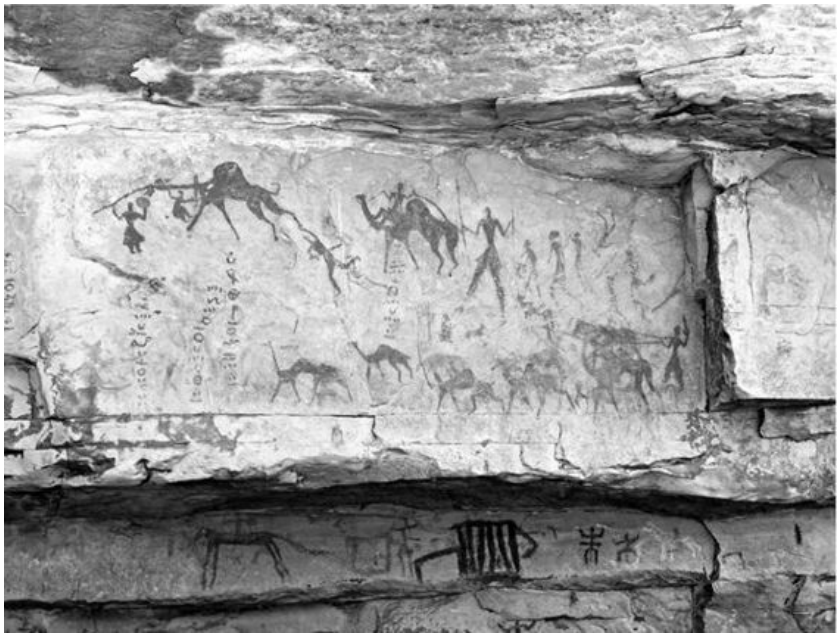
Argelia. Pinturas rupestres de Tassili n'Ajjer

Una apasionante aventura espera al amante de los misterios si decide viajar hasta la meseta de Tassili, un área montañosa en pleno desierto del Sáhara, en Argelia, a la que se accede desde la ciudad más cercana, Djanet, situada a unos diez kilómetros al sudoeste, con una superficie de 800 kilómetros de largo por poco más de 60 de ancho, recorriendo la frontera de Argelia con Libia. Allí encontraremos vestigios de una antigua sociedad que quiso dejarnos mensajes escritos a través de unas curiosas pinturas rupestres marcadas en las rocas que a nadie dejan indiferente, un área que en 1982 fue declarada Patrimonio de la Humanidad por la Unesco.

La naturaleza ha obrado de forma caprichosa en este alejado paraje de arenisca que los vientos han modelado y erosionado hasta conformar más de 300 arcos rocosos y otras muchas estructuras curiosas con sugerentes formas. También llama la atención del viajero cómo las arenas del desierto comparten extensión con una superficie arbolada, gracias a la altitud y a la capacidad de retención de agua de la arenisca.

El conocimiento de esta impresionante zona se lo debemos a Henry Lothe, que en 1956 dirigió la primera expedición dedicada al estudio de las extrañas pinturas. Desde ese momento y hasta nuestros días se han catalogado unas 15.000 pinturas prehistóricas, aunque los expertos aseguran que se pueden encontrar más de 50.000.

Las pinturas de Tassili fueron realizadas en distintas épocas. Las más antiguas se cree que son de unos 4.000 o 5.000 años antes de Cristo y fueron pintadas por los bereberes del norte. Las más modernas son obra de tribus nómadas. En las paredes de las grutas aparecen escenas rituales, bailes y estampas bélicas y de caza en unos tamaños que varían entre varios centímetros hasta seis metros de altura. Entre los animales representados podemos ver elefantes, gacelas, bueyes o jirafas, que se localizan en varios enclaves arqueológicos: Tim Tazarift, Sefar, Tamrit y la reserva de Djabar.



© Manuel Delgado

Los amantes de los misterios no pararán hasta descubrir la pintura del llamado «dios marciano», una figura antropomórfica de unos seis metros de altura recubierta con una especie de túnica con pliegues a la altura del cuello y en su cabeza algo parecido a una escafandra. Y no es la única pintura con esa especie de escafandra o cabeza redonda que hay, pues decenas de escenas parecidas grabadas en la roca hacen de este lugar un destino imprescindible para los buscadores de enigmas.

El Área 51

Sin duda los apasionados de la temática extraterrestre tendrán este lugar, enclavado en el desierto de Nevada (Estados Unidos), como punto de referencia. Una base militar perteneciente a las Fuerzas Aéreas dentro de una inmensa extensión de unos 150 kilómetros cuadrados, situada a 170 kilómetros de la populosa ciudad de Las Vegas.

Esta misteriosa área se hizo popular a partir de mayo de 1989 cuando la televisión americana entrevistó a un supuesto trabajador de esta base que se hacía llamar «Denis», aunque en realidad después se conocería su nombre auténtico: Robert S. Lazar. Este personaje aseguraba ante las cámaras haber trabajado en el Área 51

y haber descubierto que en el complejo militar se estaban estudiando algunos platillos voladores encontrados en territorio americano y varios cuerpos de alienígenas conservados en varios féretros, algunos de aluminio y otros de cristal. Enseñó incluso dibujos y grabados que él mismo había realizado para explicar lo observado.

Aunque el gobierno americano saltó rápidamente a los medios para negar aquellas acusaciones y echar tierra sobre el asunto, una pequeña evidencia (un antiguo listín telefónico del laboratorio nacional de los Álamos donde aparecía el nombre de Robert Lazar y una nómina a su nombre abonada por el ejército americano) hizo que se mantuviera la duda. Esta teoría también ha sido alimentada por el secretismo que encierra todo este complejo militar y por las desorbitadas medidas de seguridad que hay en la zona, ya que este área se encuentra permanentemente cerrada al paso de civiles y al tráfico aéreo, y está protegida por sensores de movimiento, estaciones de radar, helicópteros y multitud de guardias armados. Cruzar la línea de esta base militar implica ser castigado con fuertes multas y enfrentarse a la incómoda detención por parte del personal autorizado. De hecho, existen varias denuncias de civiles que sufrieron un gran hostigamiento por parte de la policía militar de la base al ser sorprendidos en las inmediaciones.

Hay que recordar que también es en esta base donde estaría el supuesto extraterrestre hallado en 1947 en Roswell (Nuevo México). Según algunos periódicos de la época, los restos de la nave accidentada y los cuatro cuerpos de sus ocupantes habrían sido trasladados con toda urgencia a la base militar de Nevada. Aunque el gobierno de Estados Unidos aclaró que aquel accidente fue el de un globo espía que pertenecía al llamado proyecto Mogul y ya se ha demostrado que todo fue un montaje, los amantes de este tipo de fenómenos no dejarán de tener como referencia este alejado desierto americano.

Esta zona, y sus supuestas investigaciones con material extraterrestre, ha sido inmortalizada en películas como *Independence Day*, dirigida en 1996 por el director Roland Emmerich, en la famosa *Indiana Jones y el reino de las calaveras de cristal*, de Steven Spielberg, o *Transformers*, entre otras, y en series tan populares como *Expediente X* o incluso en *Los Simpsom*.

La isla de Pascua

Si es usted amante de los enigmas y el misterio, enfrentarse a estos impresionante *moáis* que vigilan el horizonte desde hace miles de años debe de resultar realmente impresionante. Para encontrarnos «cara a cara» con ellos tendremos que viajar hasta Pascua, una isla chilena de 160 kilómetros cuadrados situada en la Polinesia, en medio del océano Pacífico.

La isla a la que los lugareños bautizaron como Rapa Nui fue descubierta el 5 de abril de 1722, día de la Pascua de Resurrección, por el navegante neerlandés Jakob Roggeveen, de ahí el nombre de *Paasch Eyland*, en el idioma neerlandés de la época, que más tarde sería traducida al español como «isla de Pascua», denominación que se adoptó internacionalmente. Aunque se ha investigado mucho, en la isla todavía quedan algunos enigmas por resolver. ¿Cómo fueron construidos estos impresionantes moáis, algunos de más de 20 metros de altura? ¿Para qué fueron levantados? ¿A qué entidades representan y cuándo fueron construidos? ¿Es posible que estén orientados hacia puntos concretos del universo?

Los arqueólogos e historiadores modernos han tratado de dar una explicación a estas construcciones. Existe la teoría de que podía tratarse de monumentos funerarios y que los moáis representaran a sus antepasados, a los que fueron los personajes ilustres de la isla, aunque el gran número de estas construcciones (hay cerca de 1.000 moáis descubiertos) y los pocos habitantes de la isla, la hacen poco probable. Otros opinan que son representaciones de dioses. También hay debate sobre las formas desproporcionadas de estas construcciones: algunos piensan que pueden haber sido modeladas en estas proporciones deliberadamente, otros sugieren que fueron realizadas de esta forma por un simple desconocimiento anatómico de sus constructores. Los lugareños más ancianos tienen su propia explicación a la forma en la que fueron colocadas estas inmensas moles de piedra: la leyenda cuenta que eran elevadas mediante una fuerza misteriosa y mágica que tenían sus antepasados.

Los moáis más importantes de la isla

Resulta imposible separar los moáis de los *ahus*, las estructuras de piedra sobre las que reposan. Hay un total de 272 ahus en la isla, aunque tan sólo sobre unos pocos de los que encontramos descansan los moáis. Casi todos los ahu estaban concebidos de tal modo que el moái diera la espalda al mar y de este modo protegiera con su energía a los habitantes de la isla.

Ahu Tongariki
Es quizá el más prestigioso de la isla y sus 15 estatuas se sitúan frente a la cantera del Rano Raraku, aunque a sus pies se encontraron otros 17 moáis que ahora se exponen en el mismo lugar.

Ahu Uri A Urenga
Está situado a la izquierda de la ruta que conduce a Anakena, cerca del aeropuerto, y es uno de los pocos ahus que existen en el interior de la isla de Pascua. Aquí se encuentra el único moái de cara al sol que seguramente tuvo una gran importancia en su momento. Cerca de este ahu existe otra plataforma, el Ahu A Kao, que posee una estatua de 5,30 metros de altura, lamentablemente decapitada a la altura de los ojos.

Ahu Akahanga
Dos ahus rodean una pequeña bahía en el camino de la costa sur hacia Rano Raraku. El primero, el Ahu Uranga Te Mahina, con cinco grandes estatuas caídas. El otro, el Ahu Akahanga, al otro lado de la bahía, compuesto por 16 estatuas seguramente construidas en diferentes periodos. Algunas de estas construcciones están caídas al borde del mar.
En los alrededores se puede observar lo que antiguamente constituía un pueblo pascuense. Casi en el centro de la bahía se encuentra una gran estatua en perfecto estado, tumbada boca abajo, que data del periodo de esplendor de la cantera del Rano Raraku. Su diseño es excepcional, aunque, según la leyenda, la estatua no pudo llegar a su destino debido a que sus ojos no están abiertos.

Ahu Akivi
Se encuentra al noroeste de Hanga Roa. Consta de siete moáis que miran hacia la lejanía del océano. Los moáis están alineados de espaldas al sol de levante, orientados según la línea solar del equinoccio, y se piensa que pueden ser la representación de los siete exploradores enviados por el rey Hotu a Matu'a antes de su viaje colonizador.

Ahu Vaipu
Está situado frente a la cantera del Rano Raraku, posiblemente en el centro geográfico de la isla. Al visitarlo tendremos la sensación

de que seguramente no hubo tiempo de completar el moái; de hecho, esta estatua de toba de 3,4 metros de altura reposa recostada sobre el ahu, con la vista puesta en el cielo y sin que a sus ojos les hayan colocado las almendras de coral.

Ahu Nau Nau
Está situado en la playa de Anakena. Es uno de los más importantes y fue restaurado en 1978 por el arqueólogo Sergio Rapu. En su excavación se encontró por primera vez un ojo de moái fabricado en coral, con un disco de escoria roja que simbolizaba la pupila. Con ellos los moáis podían representar el *aringa ora* (el rostro) de los ancestros y proyectar el *mana* (energía) sobre sus descendientes.

Éste es un simple repaso de los ahu y moáis más importantes, aunque la isla está llena de rincones por descubrir, aptos para los amantes del misterio. Aquí hay mucho que investigar porque los «vigilantes de piedra» ocultan aún muchos enigmas sin resolver.

RENNES-LE-CHÂTEAU

Este pequeño pueblo de apenas 200 habitantes se encuentra situado en el sureste de Francia, en el condado de Razés, a unos 20 kilómetros de Limoux y cerca de la frontera con España. Pasear por sus empedradas calles y ver a lo lejos la torre Magdala es recorrer el escenario del pueblo original en el que se basaba la famosa historia del *Código da Vinci* de Dan Brown, un enclave considerado de «poder», en pleno corazón cátaro y rodeado de castillos templarios.

En este decorado surgió la historia del abad Bérenguer Saunière, un apuesto y fornido sacerdote, de 33 años, que llegó hasta la pequeña localidad con una modesta maleta para hacerse cargo de la iglesia del pueblo en junio de 1885. Los escasos francos que el Estado le otorgaba sólo le permitían alquilar una habitación dentro de la casa de Alexandrine Marro, una de sus feligresas.

Los dos primeros años que pasó el joven abad en Rennes fueron extraños a ojos de sus feligreses. Saunière, en el tiempo libre que no dedicaba a los cultos y a la iglesia, se encerraba en su habitación para leer durante horas libros en latín, griego y hebreo, lenguas que llegó a dominar a la perfección. A veces la noche se juntaba con el día y el estudio llegó a convertirse en una obsesión. Pero todo aquello cambió de repente. Sin que nadie supiera muy bien lo que

había ocurrido, el misterioso abad comenzó la reforma de la iglesia, construyó la Torre Magdala y edificó Villa Bethania, una suntuosa vivienda de dos plantas adornada lujosamente con antigüedades y elaboradas vidrieras. Un sinfín de viajes y de extraños comportamientos cambiaron la vida del humilde cura. ¿Qué explicación había para que aquel joven sacerdote se transformara en tan poco tiempo?

Algunos historiadores han intentando encontrar una respuesta al enigma de la fortuna del abad Saunière. La historia que cobra más fuerza arranca justo en la primera reforma de la pequeña iglesia. Tras realizar en el templo algunos arreglos, como reparar las humedades o pintar, el sacerdote decidió restaurar el altar mayor, una de las joyas de la modesta iglesia. En principio el presupuesto no alcanzaba para nada más.

El altar reposaba sobre dos pilares visigóticos y como no se encontraban en un buen estado decidieron que había que reforzarlos. Ayudado por dos albañiles, el abad desencajó la piedra del altar. Al quitar la pesada piedra descubrió que uno de los dos pilares de apoyo estaba hueco. Dentro, y tapados con ramas de helechos, se encontraban tres cilindros de madera sellados con cera. ¿Cuál sería el significado de aquellos tubos? ¿Qué secreto escondían?

El sacerdote se deshizo de los operarios y amparado por la oscuridad de la noche y alumbrado por la luz de una vela abrió uno a uno los cilindros de madera. Comprobó sorprendido que aquellos legajos contenían lo que en un principio parecían árboles genealógicos. Se fijó con más detalle y pudo ver que uno de ellos llevaba la fecha de 1243 y estaba sellado con la marca de Blanca de Castilla; otro se remontaba a 1608 y pertenecía a Henri d'Hautpoul. También se encontró con un testamento de 1753 que firmaba Jean-Paul de Nègre.

Ese descubrimiento cambiaría para siempre la vida del humilde sacerdote. A partir de ese instante realizaría varios viajes que lo llevarían principalmente a París, donde comenzó a relacionarse con gente de todo tipo, desde personajes vinculados a sociedades ocultistas hasta artistas y literatos. Aquellos manuscritos encontrados en la iglesia fueron entregados o vendidos a algún miembro de alguna sociedad secreta, no se sabe si en parte o en su totalidad. Lo único cierto es que Saunière regresó a su aldea con más dinero para continuar la reforma de la iglesia.

Comenzaron más obras y hubo más descubrimientos. Al levantar junto a los dos operarios un bloque de piedra colocado en el suelo,

frente al altar, se encontró lo que a primera vista parecía una sepultura. En su interior se hallaban restos humanos, pero también vasijas repletas de oro y alhajas.

Tal vez aquellos albañiles se dieron cuenta de algo porque el rumor del hallazgo de las joyas corrió como la pólvora por toda la localidad y numerosos buscadores de tesoros empezaron a llegar hasta la zona. De hecho, hoy en día, si uno se acerca por Rennes descubrirá a la entrada del pueblo un cartel con la siguiente inscripción: «Las excavaciones están prohibidas en todo el terreno de Rennes-le-Château», que avisa a los aventureros que la ley francesa no permite que se siga expoliando el pueblo y los alrededores.

Algo debió de encontrar el sacerdote, bien en la sepultura, bien en los documentos hallados con anterioridad, porque a partir de aquel momento comenzó a actuar de una manera sospechosa.

Junto a su fiel sirviente Marie, todas las noches se dirigía al cementerio cargado con una cesta. Allí pasaba largas horas comprobando lápidas, excavando y paseando por los montes y llanuras cercanos. Saunière explicaba a los vecinos que salía a recoger piedras para una gruta que estaba construyendo, pero entre sus fieles circulaba un rumor: el cura había encontrado alguna pista en alguna lápida y buscaba con desesperación más tesoros ocultos.

A todas estas excentricidades del sacerdote hubo que sumar la de la imagen que hizo colocar a la entrada de la iglesia: Asmodeo. Una terrible escultura de un demonio que con una macabra sonrisa recibe a todo el que se atreve a traspasar la entrada después de leer la inscripción colocada sobre ésta: *Terribilis est locus iste* («Éste es un lugar terrible»). Una imagen que aterrorizaba a todos los vecinos, y que aún amedrenta al turista que se acerca. Además, comenzaron a llegar hasta la casa del sacerdote una gran cantidad de entregas de dinero procedentes de varios lugares de Europa. Las quejas de los vecinos cada vez fueron más insistentes y al final las autoridades eclesiásticas comenzaron a investigar al curioso abad.

Al terminar la reforma de la iglesia, el párroco de Rennes compró los terrenos adyacentes al templo hasta la ladera oeste de la colina y comenzó varias edificaciones: la Torre Magdala, una espectacular construcción almenada de dos plantas que convirtió en su refugio; un invernadero; un fastuoso jardín al que no le faltaba su fuente central, y la que fue su vivienda, una suntuosa construcción de dos plantas adornada lujosamente con costosísimas antigüedades, donde comenzó a realizar encuentros con lo más selecto de la alta burguesía o del clero que llegaban incluso desde el

Vaticano, para degustar las más exquisitas viandas y los licores y vinos más caros que allí se servían.

Tras varios intentos de destitución de los que se fue librando, al final, el 5 de diciembre de 1910, Bérenguer Saunière fue suspendido *a divinis*, negándosele el permiso para decir misa o administrar los sagrados sacramentos. El párroco destituido recurrió la sentencia, aunque se le suspendió definitivamente y se le sustituyó por un nuevo sacerdote, Henry Marty, al que debía ceder sus posesiones. Sin embargo y con gran astucia ya había cambiado éstas a nombre de Marie, por lo que el sustituto se encontró tan sólo con una iglesia vacía a la que tenía que acudir a diario después de recorrer a pie varios kilómetros.

Bérenguer Saunière comenzó a gastar su fortuna en arreglos para el pueblo: poner agua corriente en todas las casas, construir una carretera, comprar un automóvil, levantar una nueva capilla dentro del cementerio… De esta forma se ganó a los fieles que ya acudían a recibir los santos sacramentos en la pequeña capilla que el abad Saunière había construido en Villa Bethania.

El 17 de enero de 1917 el abad Bérenguer sufrió un ataque cardíaco que lo mantuvo durante varios días en cama, hasta que finalmente falleció a causa de una apoplejía súbita. Poco después de su muerte y al ir a leer el juez su testamento, hubo una nueva sorpresa para todos los presentes: el abad Saunière no poseía nada, todo estaba a nombre de su fiel Marie: la torre, los terrenos, las cuentas bancarias… todo era ya de la mujer que compartió su vida y su secreto, porque cuando la fiel Marie Dénarnaud falleció mucho tiempo después, tampoco desveló nada de lo que había vivido al lado de uno de los sacerdotes más enigmáticos de la historia francesa.

La historia del abad Bérenguer Saunière, de su fortuna y de sus descubrimientos ha atraído a miles de curiosos que desde hace años visitan la pequeña localidad francesa con el deseo de ver con sus propios ojos la cara de una figura que no deja indiferente: Asmodeo.

Catedral de San Juan Bautista de Turín

La catedral metropolitana de San Juan Bautista de Turín atrae cada año a miles de turistas, muchos de ellos amantes de los misterios, porque en su interior se encuentra la capilla donde se guarda la famosa Sábana Santa. Obra de Guarino Guarini, fue construida entre los años 1491 y 1498, aunque la estructura de la capilla se

añadió entre 1668 y 1694.

© Manuel Delgado

En esta capilla se conserva «milagrosamente» la Sábana Santa, ya que un incendio durante las obras de la catedral en 1993 podía haber acabado con la reliquia si ésta no se hubiera trasladado a un lugar seguro durante la ejecución de la reforma. De hecho, las autoridades están convencidas de que si la Síndone hubiera estado colocada en su lugar habitual, en el altar de la capilla Guarini, hubiera sido destruida completamente por las llamas.

La Sábana Santa es un lienzo de lino de 4,36 metros de largo por 1,13 de ancho, en el que está impresa la silueta de lo que parece un cuerpo humano y más en concreto un cadáver. Las investigaciones que se llevaron a cabo indicaban que podía tratarse del cuerpo de un varón de aproximadamente 1,80 metros de altura, con melena larga hasta los hombros y barba y bigote. Lo más curioso de todo es que en esa impresión no se ha encontrado ninguna señal que indique que la silueta haya sido pintada con cualquier técnica convencional. Para millones de creyentes de todo el mundo esta sábana es sin lugar a dudas la mortaja que envolvió a Jesús de Nazaret horas después de su crucifixión, quedando la imagen del Mesías impresa de forma milagrosa en este lienzo.

La historia

Después de la muerte de Jesús de Nazaret, su discípulo José de Arimatea, envolvió su cuerpo con una sábana y lo trasladó a una cueva cercana situada en unos terrenos que poseía. Según el Evangelio de San Juan, los apóstoles Pedro y Juan llegaron hasta la gruta tres días después y allí se encontraron con la sábana de lino que había cubierto su cuerpo.

Aunque hay testimonios sobre la famosa sábana que hablan incluso de que fue llevada a la capital del Imperio de Bizancio, la Síndone desapareció hasta el año 1367, en que fue recuperada en una pequeña parroquia de Lirey (Francia). Aquí fue depositada por Godofredo de Charney, descendiente de una familia de cruzados. Después pasaría al ducado de Saboya y años más tarde a los canónigos de Chambery, hasta que en 1578 el famoso lienzo fue depositado en la catedral de Turín. Hasta 1983 la Sábana Santa perteneció a la familia Saboya, que ese año decidió legársela al papa Juan Pablo II.

Investigaciones

Los orígenes de la sábana y el relieve dibujado en ella han sido objeto de debate entre teólogos, científicos, investigadores e historiadores que aún no han arrojado una solución clara a los enigmas presentados, y eso que ha habido multitud de estudios del lienzo sagrado. En 1898 un fotógrafo *amateur*, Secondo Pia, hizo varias fotografías a la Síndone. En el reverso de su placa fotográfica se pudo apreciar la imagen en negativo. Más tarde, en 1973, y con permiso del rey Umberto de Saboya, el dueño de la reliquia en aquella fecha, se realizó un estudio multidisciplinar que no arrojó demasiada luz al enigma. En 1978 un grupo de científicos americanos llevó a cabo una nueva investigación y no encontraron pruebas determinantes para asegurar que el lienzo fuera una falsificación. En 1988 la revista *Nature* publicó un estudio de datación por radiocarbono que se había realizado a algunos pequeños fragmentos del sudario. La investigación realizada en las universidades de Oxford, Arizona y Zúrich determinó que la Sábana Santa databa de la Edad Media, en concreto entre los años 1260 y 1390. Esta fecha correspondía cronológicamente con la primera aparición de la sábana, lo que llevó a pensar que la tela podría haberse producido en los años anteriores a esta primera exposición.

Muchos más investigadores han intentado dar una explicación al enigma. Lo hizo en 2002 Ray Rogers, químico del Laboratorio Nacional de los Álamos. También en 2002 Mechthild Flury Lemberg, conservadora del Museo Histórico de Berna (Suiza) restauró el lienzo; y en 2010 Timothy Jull y Rachel A. Freer Waters, de la Universidad de Arizona, realizaron un nuevo estudio a una muestra de tejido que había quedado en reserva en el laboratorio de Tucson. Pese a las numerosas pruebas que se han efectuado todavía sigue abierta la polémica entre los defensores y los detractores de la autenticidad del lienzo, y aunque la Sábana Santa no se puede visitar, la catedral metropolitana de San Juan Bautista de Turín es un destino imprescindible para los amantes del misterio.

BELCHITE

Tampoco hay discusión entre los compañeros especializados en el mundo del misterio en señalar este enclave como uno de los ineludibles en nuestro país para los amantes del misterio.

© M. Sánchez

Belchite se encuentra situado a 49 kilómetros de Zaragoza y no es de extrañar que en muchas ocasiones haya sido catalogado como «maldito», debido a la gran cantidad de sangre derramada en este pueblo de Aragón. Ya en la época de las Guerras Púnicas, los romanos y los cartagineses tuvieron varias confrontaciones sangrientas en la zona. En 1809 también fue escenario de una

cruenta batalla entre tropas españolas y francesas, donde el ejército español salió derrotado. Como recuerdo de aquella batalla Napoleón inscribió el nombre de Belchite en el Arco del Triunfo de París junto a los nombres de otras victorias militares del emperador francés. En 1838 durante la Guerra Carlista se vivieron en este pueblo fuertes enfrentamientos, aunque el que llevaría a Belchite hasta su aniquilación sería el de la Guerra Civil española. Más de 6.000 personas de uno y otro bando murieron en la zona cuando los republicanos tomaron el pueblo defendido por las tropas nacionales casa por casa. Las bombas de los dos ejércitos terminaron por dejar en pie pocas edificaciones, asolando el pueblo y reduciéndolo a escombros. Tan sólo quedaron algunas construcciones. Terminada la guerra, en vez de reconstruirlo, el general Franco decidió crear un nuevo pueblo a escasos metros y dejar intactas las ruinas del antiguo como recuerdo de la Guerra Civil. Es un lugar hoy en día abandonado, visitado por multitud de curiosos y un gran número de amantes de los misterios y los enigmas.

Leyendas

Las ruinas de Belchite comenzaron a generar decenas de leyendas que tenían como referencia el dolor y la tragedia que allí se vieron. Los lugares emblemáticos del pueblo, como el viejo cementerio, la iglesia de San Martín, la torre del Reloj o las ruinas de los conventos de San Rafael y San Agustín comenzaron a ser visitados por investigadores de lo paranormal, que pasaban veladas y veladas, grabadora en mano, tratando de recoger algún sonido llegado del Más Allá.

Muy pronto empezaron a dar fruto aquellas investigaciones y comenzaron a aparecer algunas grabaciones recogidas en las ruinas de Belchite: sonidos de bombas, de disparos, de aviones, lamentos, campanas que repican en la lejanía... parecía como si la tragedia allí vivida hubiera quedado impregnada en el ambiente. Desde aquel momento, Belchite se ha convertido en uno de los pueblos de referencia de los amantes del misterio y la parapsicología.

Bélmez de la Moraleda

Los expertos consultados también coinciden en que Bélmez de la Moraleda, en Jaén, es uno de esos destinos imprescindibles para los

amantes de los misterios. Este pueblo acoge la casa de María Gómez Cámara y su familia, en la calle Rodríguez Acosta, número 5.

En 1971 María Gómez aseguró a sus vecinos que una misteriosa cara había aparecido en el suelo de su humilde vivienda. La familia decidió picar el suelo para que la mancha desapareciera, pero a los pocos días un nuevo rostro surgió como de la nada, una vez más, en el suelo de la cocina. Esta vez, el diario *Pueblo* se haría eco de la noticia, convirtiendo a la propia María y su vivienda en un punto de referencia de parapsicólogos e investigadores del misterio. A la casa empezaron a llegar personajes famosos del mundo de la parapsicología, como Germán de Argumosa o Hans Bender, que confirmaron que en la pequeña vivienda habían sido testigos de un gran misterio. Pronto las caras se multiplicarían por los suelos y paredes de la casa, y el número de turistas y curiosos fue en aumento. Todo el mundo, al llegar al alejado pueblo, preguntaba por la misteriosa «casa de las caras».

Aquel reclamo conseguiría poner al pueblo en el mapa y los dueños de la casa comenzaron a enseñar el lugar a todo aquel que lo solicitaba. Aunque no se cobraba entrada y tan sólo se pedía la «voluntad», muchos empezaron a ver un negocio rentable en aquel suceso misterioso. A partir de entonces María y su familia fueron protagonistas de centenares de entrevistas para todos los medios de comunicación y desde su casa se han realizado multitud de programas de televisión y radio.

A los pocos meses de la publicación de la enigmática historia, el propio diario *Pueblo* publicaría que todas aquellas caras eran un fraude. El periódico aseguraba que se habían pintado con cloruro de sodio y nitrato de plata, una mezcla que reacciona con la luz y se hace visible pasado el tiempo. En 1972 el suceso parecía estar solucionado y pocos años después nadie se acordaba ya de los rostros de aquella casa.

Con los años, la revista *Enigmas*, dirigida por Fernando Jiménez del Oso, volvió a sacar a luz las misteriosas caras, contando que aquel fenómeno vivido en la humilde casa de Bélmez de la Moraleda se había silenciado por culpa de una conspiración orquestada por el régimen franquista. De nuevo regresaron los curiosos, y la casa, una vez más, abrió sus puertas a los amantes de los enigmas y los sucesos parapsicológicos. Aunque se realizaron algunas investigaciones, jamás se ha llegado a conocer con certeza qué ocurre en ese domicilio del pueblo de Jaén. Tiempo después comenzaron a aparecer en una segunda vivienda de la familia de María Gómez nuevas caras. Las disputas entre los miembros de la

familia, una vez fallecida la progenitora María Gómez en 2004, comenzaron a hacerse evidentes y ya todo el mundo hablaba abiertamente de que la segunda casa era un fraude cometido para seguir viviendo del «fenómeno».

Lo cierto es que hoy en día es uno de esos lugares imprescindibles para los amantes del misterio y es sorprendente colocarse frente a una de estas caras y observarla de cerca, algo que siguen haciendo a diario muchas personas.

El diario *El Ideal* de Jaén publicaba en junio de 2010 que se iban a invertir cerca de un millón de euros (sobre todo dinero proveniente de la Unión Europea) en el futuro museo o centro de interpretación de las caras de Bélmez, y que ésta sería la primera infraestructura turística que se iba a crear en el municipio en torno a este fenómeno. Al parecer se iban a utilizar unos terrenos cercanos a la casa original, al no haberse conseguido llegar a un acuerdo con la familia para la compra de la casa auténtica. El centro de interpretación de Bélmez ocupará 350 metros cuadrados y tendrá salida a dos calles. Será un edificio de dos plantas; en una de ellas se creará un centro de conferencias y actos y en la otra se harán dos salas. La primera albergará fotografías de las caras y en la otra se podrán escuchar psicofonías.

9

Viaje al conocimiento

Son muchos los lugares que podemos visitar si somos amantes de la ciencia, las curiosidades o el conocimiento. Si se encuentra entre ese grupo de personas que consultan habitualmente Internet intentando dar respuesta a los miles de enigmas no resueltos, suelen comparar revistas científicas o tienen las estanterías de casa repletas de libros, con total seguridad habrá pasado de largo el capítulo anterior, aunque le confirmo que entre esos lugares «imprescindibles» para los amantes del misterio hay muchos, como las pirámides de la meseta de Gizah, las líneas de Nazca o la isla de Pascua, que también son destinos para los amantes de la historia o la arqueología.

Aquí va a encontrar muchas «pistas» de esos lugares que uno no puede perderse si le apasionan los temas científicos y el conocimiento, porque... ¿Qué es lo primero que hace un aficionado a la ciencia, la historia o la arqueología cuando viaja fuera de su país? Estoy seguro de que conseguir toda la información referente a los museos que puede visitar. Aquí también va a encontrar una gran selección de ellos, una recopilación de los que más me han llamado la atención, y una gran cantidad de destinos indispensables para los amantes del «conocimiento».

El museo más grande del mundo

El Smithsonian Institution de Washington puede ser considerado el museo más grande del mundo, con nueve centros de investigación, un zoológico y 19 museos dentro del complejo. Si ya resultan curiosas sus instalaciones y el contenido de las mismas, mucho más lo es conocer que su fundador, James Smithson, un científico británico, hijo ilegítimo de un millonario inglés, jamás había pisado suelo americano y, sin embargo, a su muerte legó toda su fortuna al

gobierno de Estados Unidos.

Un curioso personaje

Se perdieron muchos datos sobre la vida de James Smithson debido a que un incendio en el edificio del Instituto Smithsoniano sucedido en 1865 acabó con gran parte de la documentación de este científico inglés. Sus cuadernos y diarios, sus colecciones científicas, la correspondencia que había mantenido en parte de su vida se consumieron con las llamas. Sólo se pudieron salvar los 213 volúmenes de su biblioteca y algunos escritos personales.

Smithson nació en París en 1765. Su madre fue amante del terrateniente inglés sir Hugh Smithson. De este amor clandestino nacería el pequeño James, al que se bautizó como James Lewis Macie. No cambiaría de nombre hasta 1801, tras el fallecimiento de sus padres.

James Smithson jamás se casó, no tuvo hijos y vivió una vida itinerante viajando por todos los rincones de Europa, como buen apasionado de la ciencia y el conocimiento. Cualquier tema interesante le llamaba la atención: la química de los volcanes, el veneno de una serpiente, la electricidad... Comenzó a recopilar los más diversos objetos relacionados con sus investigaciones, muchas de las cuales llegó a publicar: desde un método mejorado para hacer el café hasta estudios sobre minerales (fue él quien acuñó el término químico «silicato», tan utilizado en la actualidad), pasando por un análisis de la calamina mineral, fundamental en la fabricación del latón, que llevó a que el mineral fuera bautizado como «smithsonita» en su honor.

Gracias a diversas inversiones, Smithson se convirtió en un rico científico y a su muerte era poseedor de una importante fortuna. El 27 de junio de 1829 murió en Génova (Italia) sin haber visitado en toda su vida el territorio de Estados Unidos. Al repasar su testamento los abogados se quedaron sorprendidos al comprobar que en primer lugar había legado su fortuna a su sobrino Henry James Dickinson, pero que en el caso de que su sobrino falleciera sin hijos, su fortuna debería enviarse a Estados Unidos para fundar en Washington un instituto que sirviera para el incremento y la difusión del conocimiento entre los seres humanos.

Una vez muerto su sobrino en 1835, y tras comprobarse que no existían herederos ni legítimos ni ilegítimos, el dinero pasó a manos del gobierno de Estados Unidos. Más de 100.000 monedas de oro,

valoradas en más de medio millón de dólares, que se utilizarían para sentar las bases del Smithsonian Institution de Washington en septiembre de 1838. Sin embargo, tuvieron que pasar ocho años y muchas deliberaciones en el Congreso americano para que, el 10 de agosto de 1846, el undécimo presidente de Estados Unidos, James K. Polk, firmara la ley que establecía definitivamente el Smithsonian Institution.

El Instituto Smithsoniano

La sede de este instituto se encuentra en Washington, en un edificio conocido como «el castillo», obra del arquitecto James Renwick Jr., y fue terminado en 1855. Desde su fundación, el instituto ha ido creciendo gracias a los fondos del Estado americano y a las ayudas particulares, como la que recibió del filántropo de Detroit Charles Lang Freer, que donó su importante galería privada y una gran cantidad de dinero para construir el museo.

El Smithsonian posee una de las colecciones más importantes del mundo, con más de 135 millones de piezas repartidas por todos sus museos y sedes; por eso no es de extrañar que tengan incluso su propio equipo de seguridad, encargado de proteger las numerosas obras que acumulan, a sus numerosos empleados y a los miles de personas que a diario visitan sus instalaciones.

La fundación ha pretendido también convertirse en un centro para la investigación científica y es depositaria de muchos de los objetos conseguidos en expediciones, algunas civiles y otras militares, en las que se regresa cargado de objetos, animales, plantas, muestras geológicas, minerales y demás materiales que tras su examen y clasificación son repartidas por las diferentes sedes del museo.

Museos Smithsonian

Es impresionante conocer la cantidad de museos, complejos de investigación y galerías que pertenecen a la institución. He aquí una lista de los más relevantes, tal y como se refleja en la propia página del museo:

— Anacostia Community Museum, Washington. (Centrado en la cultura e historia afroamericana, examina documentos e interpreta los problemas e impactos de las comunidades urbanas).

— Museo de las Artes y de la Construcción, Washington. (Está abierto desde 1881 y es la sede del Museo Nacional).

— Cooper-Hewitt National Design Museum, Nueva York. (El único museo del país dedicado por entero al diseño y al impacto que éste tiene en la sociedad).

— Freer Gallery of Art, Washington. (Alberga una de las mejores colecciones de arte asiático, con objetos que datan del Neolítico).

— Hirshhorn Museum and Sculpture Garden, Washington. (Ubicado en un edificio cilíndrico, alberga multitud de obras de artistas emergentes).

— National Air and Space Museum,Washington. (Son 23 galerías que exhiben cientos de aviones, naves espaciales y otros artefactos relacionados con el vuelo).

— Museo Nacional del Aire y del Espacio de Steven F. Udvar-Hazy Center, Chantilly, Virginia. (Muestra cientos de artefactos relacionados con la aviación y el espacio, como el transbordador espacial *Enterprise,* y que tienen un tamaño excesivo para albergarlos en el Museo del Aire de Washington).

— Museo Nacional de Historia y Cultura Afroamericanas, Washington. (Se espera su apertura en 2015 y será el único museo dedicado exclusivamente a la documentación de la vida, el arte o la cultura afroamericana).

— Museo Nacional de Arte Africano, Washington. (Exhibe los mejores ejemplos del arte tradicional y contemporáneo africano).

— Museo Nacional de Historia Americana, Washington. (Dedicado al desarrollo científico, cultural, social, tecnológico y político de Estados Unidos).

— Museo Nacional del Indígena Americano, Washington. (Posee una de las colecciones más importantes de arte indígena, con cientos de objetos históricos y culturales).

— Museo Nacional del Indio Americano del Centro George Gustav Heye, Nueva York. (Presenta el modo de vida y las tradiciones de los pueblos nativos de todo el hemisferio a través de exposiciones, proyecciones de películas, debates y conferencias).

— Museo Nacional de Historia Natural, Washington. (Desde exposiciones sobre los orígenes de la humanidad hasta la vida de mamíferos antiguos o modernos animales, como pájaros, reptiles, insectos, etcétera).

— Galería Nacional de Retratos, Washington. (Retrata la historia de América a través de las personas que han conformado su día a día, desde la época de las colonias hasta nuestros días).

— National Postal Museum, Washington. (El museo postal está

dedicado a la historia del servicio de correos de Estados Unidos y posee una gran colección filatélica).

— Renwick Gallery, Washington. (Dedicada a la exposición de artesanía americana contemporánea desde el XIX hasta la actualidad).

— Arthur M. Sackler Gallery, Washington. (Arte asiático desde la Antigüedad hasta nuestros días).

— Smithsonian Institution Building, «El Castillo», Washington. (Es la sede de la institución, el centro de información y tiene alguna exposición permanente, como la llamada «El cofre del tesoro americano»).

Centros de investigación

Los centros de investigación de la institución son:

Los Archivos del Arte Americano, en Washington D. C. y Nueva York; el Observatorio Astrofísico del Smithsonian y su asociado el Harvard-Smithsonian Center for Astrophysics; la Estación Marina de Carrie-Bow (perteneciente al Museo Nacional de Historia Natural, para el estudio de los arrecifes de coral del mar Caribe); el Centro para el Folclore y el Patrimonio Cultural; el Centro de Investigación Smithsonian del Medio Ambiente; el Centro de Estudios Planetarios y de la Tierra (perteneciente al Museo Nacional del Aire y el Espacio); Centro de Conservación e Investigación (dentro del Parque Zoológico Nacional del Smithsonian); la Estación Marina en Fort Pierce (perteneciente al Museo Nacional de Historia Natural); el Centro de Aves Migratorias (cuya base está en el Parque Zoológico Nacional del Smithsonian); el Instituto de Conservación de Museos; el Instituto Smithsonian de Estudios Tropicales; el Centro Internacional para Académicos Woodrow Wilson, y además las bibliotecas del Instituto Smithsonian.

Http://www.mnh.si.edu/

LOS MEJORES MUSEOS CIENTÍFICOS

Los amantes de los viajes y de la ciencia tienen aquí muchos lugares para visitar, porque a continuación voy a ofrecer una lista de los que pueden ser los museos científicos más interesantes del planeta.

© ACI/ALAMY

Museo Exploratorium (San Francisco)

También llamado Museo de las Ciencias, el Arte y las Percepciones humanas. Es obra del físico Frank Oppenheimer, que había acumulado una gran «biblioteca de experimentos» y estaba deseoso de compartirlos con los más jóvenes. Un museo interactivo y también muy útil para ser visitado desde el ordenador de casa.

Http://www.exploratorium.edu/

Museo de Historia Natural (Nueva York)

Este impresionante museo se creó en 1869. El presidente americano Theodore Roosevelt fue uno de sus fundadores. Su primera sede fue un viejo arsenal construido en Central Park. En 1874 se construyó el actual edificio que ocupa la mayor parte de Manhattan Square y alberga a más de 1.200 trabajadores. Todos los años el museo patrocina más de 100 expediciones de campo en busca de nuevo material.

Alberga una de las colecciones más importantes del mundo y está compuesta por alrededor de 35 millones de objetos, entre los que destacan sus esqueletos de dinosaurios o la ballena azul de 29 metros. Tiene la colección de fósiles más importante del mundo,

con más de un millón de piezas, y una de las más completas de meteoritos. Asimismo cuenta con el más pesado que se haya exhibido en un museo, con más de 34 toneladas, y también con el zafiro más grande del planeta.

Http://www.amnh.org/

Miraikan (Tokio)

Es el Museo Nacional Japonés de Ciencias Emergentes e Innovación, creado por la Agencia Japonesa de Ciencia y Tecnología, está centrado principalmente en la investigación de fenómenos sismológicos. También destacan sus exhibiciones de material e investigaciones en el campo de la robótica. En Miraikan podemos interactuar con robots, experimentar juegos de realidad virtual, conocer más sobre el genoma humano o sobre la exploración espacial a través de pantallas táctiles y gracias a un gran equipo de voluntarios dispuestos a ayudar en todo al visitante. El museo está dirigido por el doctor y astronauta japonés Mamoru Mohri.

Http://www.miraikan.jst.go.jp/en/

Heureka (Helsinki)

Es un centro de ciencias fundado en 1982 en Vantaa, al norte de Helsinki. Su propósito es facilitar el acceso al conocimiento científico y al desarrollo de los métodos de la educación científica. Sus exhibiciones son interactivas y están pensadas para los más pequeños. El museo también cuenta con un planetario y en las inmediaciones se puede disfrutar de algunas actividades y de un parque construido en piedra que muestra una gran diversidad de minerales de Finlandia.

Http://www.heureka.fi/portal/

Ciudad de las Artes y las Ciencias (Valencia)

Es un complejo diseñado por Santiago Calatrava y Félix Candela que aúna varios edificios con el objetivo de ser una referencia cultural y científica de España. Dentro de este complejo se encuentran:

— El Museo de las Ciencias Príncipe Felipe. Un edificio de

40.000 metros cuadrados con forma parecida al esqueleto de un dinosaurio. Es un museo interactivo de ciencia.

— El Oceanográfico. Alberga el acuario oceanográfico más grande de Europa, con 110.000 metros cuadrados y 42 millones de litros de agua.

— L'Hemisfèric. Es una sala de proyecciones de cine IMAX, Planetario y Láser. Es un edificio con forma de ojo.

— L'Umbracle. Un paseo ajardinado con especies vegetales autóctonas de la Comunidad Valenciana (jara, lentisca, romero, lavanda, madreselva, buganvilla, palmeras...).

Además, hay salas de exposiciones, zonas para conciertos y eventos deportivos, restaurantes, etcétera.

Http://www.cac.es/

© Alberto Granados

Ciudad de las Ciencias y la Industria (París)

Es el mayor museo de la ciencia en Europa. Creado por iniciativa del presidente Giscard d'Estaing, la meta de la ciudad es difundir los conocimientos científicos y técnicos entre el público, especialmente los jóvenes, y promover el interés en la ciencia, la investigación y la

industria. Sus instalaciones incluyen un planetario, un submarino (el *Argonaute S636*) y un IMAX.

Http://www.cite-sciences.fr

Museo Nacional de Ciencia y Tecnología Leonardo da Vinci (Milán)

Para entender la ciencia actual es necesario un repaso por la historia y sin duda conocer el legado que nos dejó el genial Leonardo da Vinci es la mejor idea. El Leonardo da Vinci puede presumir de ser el museo de la ciencia y la tecnología más importante de Italia y uno de los mejores de Europa. Ubicado en la sede del antiguo monasterio de San Vittore al Corpo, en Milán, se encuentra un gran espacio dedicado al genial inventor y artista Leonardo da Vinci, posiblemente la mayor recopilación de objetos del reconocido pintor y científico que revolucionó la época en la que vivió. En la exposición permanente se pueden ver inventos, dibujos, planos y demás elementos creados por él.

© ACI/ALAMY

El museo cuenta también con 30 modelos de máquinas diseñadas por el prolífico Da Vinci, que se han construido siguiendo los modelos originales, y salas dedicadas a otras disciplinas, como la relojería, la radio y las comunicaciones, la electricidad, el sonido y

la acústica, los instrumentos musicales y la astronomía.

También podemos encontrar otras interesantes exposiciones sobre materiales, transporte, energía, comunicación, nanotecnología y un apartado de ciencia para los más pequeños.

Http://www.museoscienza.org/

Astonishing Science Spectacular Museum (Londres)

Éste es el centro más popular en el Reino Unido de los dedicados a la ciencia, la tecnología, la medicina y el conocimiento, con más de 2,7 millones de visitantes al año. El museo consta de 90 salas que muestran cómo la ciencia y los científicos han desarrollado su labor a lo largo de la historia y la importancia de sus aportaciones al desarrollo moderno. Tiene importantes colecciones dedicadas a la astronomía y la cosmología, la física, la química, las matemáticas, las ciencias de la Tierra y medioambientales, la historia natural, la filosofía natural, la navegación, la topografía y los pesos y medidas.

También pertenece al Museo de la Ciencia británico el aeródromo Wroughton, en Wiltshire, ubicado en unas naves utilizadas por el ejército en la Segunda Guerra Mundial y que desde 1970 complementan al museo. Los seis hangares que lo componen guardan las piezas más grandes, que no pueden ser expuestas por su tamaño en Londres. El objeto más grande que se conserva es, probablemente, una prensa de madera, una sección de una imprenta que pesa 140 toneladas y es del tamaño de dos pequeñas casas. El equipo de restauración del Museo de la Ciencia trabajó con los ingenieros experimentados de Beck y Pollitzer para planificar la limpieza, el transporte y la instalación de esta impresionante prensa.

Igualmente pertenece al museo la mansión Blythe House, construida en el siglo XX como sede de la Caja Postal de Ahorros. En la actualidad el edificio es compartido por el Museo de la Ciencia, el Museo Británico y el Museo Victoria y Alberto, y sirve para almacenamiento de objetos pequeños y medianos.

Http://www.sciencemuseum.org.uk

OTROS MUSEOS IMPORTANTES

British Museum (Londres)

No podíamos olvidar este impresionante museo, repleto de colecciones que abarcan campos muy diversos del conocimiento humano, como arqueología, historia, arte o etnografía. Es una de las primeras instituciones de este tipo en Europa, que destaca por conservar en su interior, entre otras cosas, la mayor colección de arte egipcio después del Museo de El Cairo.

© Prats I Camps

Lo curioso de este museo es que posee más de siete millones de objetos «recopilados» a lo largo de la historia, gracias a que el Imperio británico tuvo colonias por todos los rincones del mundo. Es tanto el material que el museo tiene almacenado que no todo está expuesto. Una gran parte de las obras se encuentran restaurándose o reservadas para su estudio; otra gran cantidad está guardada a la espera de obtener sitio para que pueda ser expuesta.

La inauguración del British Museum tuvo lugar el 15 de enero de 1759 en una mansión del siglo XVI bautizada como «Casa Montagu». En su interior albergaba la colección comprada a sir Hans Sloane, un médico, botánico y coleccionista irlandés, por un simbólico precio: 20.000 libras. Una parte de su colección la consiguió en Jamaica, donde estuvo destinado varios años. Con el paso del tiempo había reunido más de 12.000 vegetales y plantas, 9.000 especies de invertebrados, 1.500 peces, 6.000 conchas, 1.200 pájaros, más de 3.000 especímenes de vertebrados, así como una enorme colección de minerales, fósiles, joyas, monedas antiguas, medallas, cuadros, antigüedades y unos 40.000 libros y 7.000

manuscritos. Para esta primera apertura se compraron además las bibliotecas de sir Roberto Cotton y del anticuario Robert Harley, porque hasta 1973, fecha en la que se trasladaría a una sede propia, el museo también albergaba la Biblioteca Británica.

Entre las piezas destacadas se encuentran los mármoles del Partenón, la piedra de Roseta, la copa Warren, el juego real de Ur, una importante colección de momias egipcias, el sello de Ciro y varios objetos persas, los bronces de Benín, las mayores colecciones de porcelana china de Europa y de numismática del mundo, el busto de Pericles, etcétera.

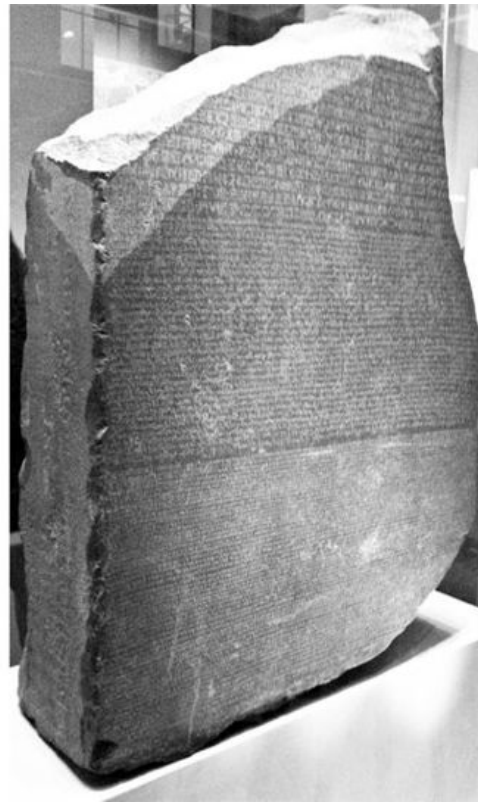
A diferencia de otros museos, el acceso al British Museum es gratuito, a excepción de algunas exposiciones temporales.

Http://www.britishmuseum.org/

Museo de antigüedades egipcias (El Cairo)

Debo reconocer que la primera vez que accedí al Museo Egipcio quedé deslumbrado. Centenares de miles de piezas se amontonaban, en algunos tramos casi sin orden ni concierto, para mostrar la mayor colección de objetos de la época del Antiguo Egipto, en concreto más de 120.000 piezas pertenecientes a los diferentes periodos de la historia egipcia. Y los investigadores piensan que existen otros miles de objetos apilados en sus sótanos esperando poder salir a la luz, seguramente cuando se inaugure la nueva sede que en estos momentos se está construyendo.

Pero somos muchos los que opinamos que en modernas instalaciones no se podrá conseguir jamás el encanto y el aspecto colonial que el museo de la plaza Tahir ofrece al visitante. Un edificio diseñado en 1902 en estilo neoclásico por el arquitecto francés Marcel Dourgnon. El museo no es especialmente grande y está organizado en torno a dos plantas, con una serie de salas dispuestas alrededor de un gran pasillo central. Lo primero que sentirá si lo visita es algo de confusión, pues a veces da la impresión de que nada tiene un sentido lógico; una buena recomendación es tener anotadas con anterioridad las piezas que se quieren admirar y localizarlas.



© Alberto Granados

Existen dos salas que llaman la atención de los visitantes de forma especial: la de los tesoros de Tutankamon, donde pueden verse su máscara funeraria o sus ataúdes de oro, entre otra multitud de objetos; y la sala de las momias reales, donde se encuentran en perfecto estado de conservación las de los faraones Seti I y Ramsés II. Pero no se puede perder otras maravillas, como la estatua de piedra caliza del rey Zoser (XXVII a. C.), posiblemente una de las más antiguas del museo, las estatuas de la pareja real Rahotep y Nofret (Sala 32), que destacan por su colorido, una impresionante estatua construida en dorita negra de Kefrén, la réplica de la piedra Roseta, etcétera.

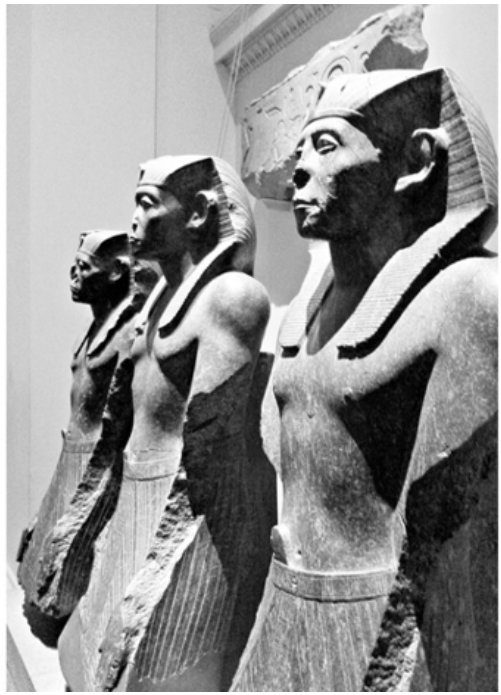
El museo de antigüedades cambiará pronto de sede. La nueva ubicación se está construyendo junto a la meseta de Gizah, donde se encuentran las pirámides, un nuevo complejo en el que se expondrán 100.000 piezas que antes se conservaban en el edificio de la plaza Tahir. El coste de esta faraónica obra será de 450 millones de dólares, los cuales se han financiado mediante un crédito del gobierno japonés y el dinero recaudado de préstamos a

otros museos y exposiciones de piezas tan valiosas como el tesoro de Tutankamon. Se espera una gran inauguración en agosto de 2015.

Http://egyptianmuseumcairo.org/

Tesoros egipcios por el mundo

Son muchos los museos repartidos por el mundo que tienen una gran colección de objetos del Antiguo Egipto. El Museo Egipcio de Turín puede que sea tras el de El Cairo el que conserve más material. Entre las joyas que poseen destacan algunas impresionantes estatuas del templo de Amón en Karnak y el ajuar funerario de una tumba de la XVIII dinastía, que se conserva intacto. También el Museo Egipcio de Berlín tiene algunas piezas importantes: la más impresionante es la cabeza pintada de Nefertiti, una máscara que desde hace años demandan las autoridades egipcias. Otra pieza codiciada por los egipcios es la famosa piedra Roseta, que se encuentra en el Museo Británico de Londres, donde también pueden verse bustos de granito de Ramsés II o una gran colección de papiros muy importantes. Otro museo fundamental para los amantes de la egiptología puede ser el de Arte Metropolitano de Nueva York, en el que hay un templo completo, regalo del gobierno egipcio en agradecimiento a los esfuerzos estadounidenses para salvar las obras de arte que iban a ser sepultadas bajo las aguas tras la construcción de la presa de Asuán en la década de 1960. También fue regalado a España el templo de Debod, que se conserva al aire libre en el parque del Oeste madrileño.



© Alberto Granados

CURIOSOS MUSEOS POR EL MUNDO

Al igual que existen miles y miles de coleccionistas de lo «extraño» y lo «curioso», hay por el mundo una enorme cantidad de museos que dedican sus instalaciones a aglutinar los más variopintos objetos. Sinceramente, en muchas ocasiones uno puede pensar que nadie los visitará, y sin embargo nos llevaríamos una sorpresa al comprobar la cantidad de curiosos que recorren sus salas. En Internet existen decenas de páginas con listas de museos curiosos e increíbles; yo he recopilado de entre todas ellas los que he considerado más atractivos. Eso sí, se podría haber escrito un libro entero sólo de «museos curiosos».

Museo de los objetos perdidos

Este curioso museo se encuentra en París y el nombre es Micromusée du Service des Objets Trouvés de la Préfecture de Police de París. Aquí pueden verse objetos increíbles que la gente ha perdido desde hace dos siglos sin reclamarlos.

La gran cantidad de cosas de todo tipo que la gente olvida es impresionante. Desde los más normales, como una pipa, unos patines para ir sobre hielo o una plancha, hasta otros más peculiares y algo más difíciles de perder, como una silla de ruedas, una prótesis articulada, una dentadura postiza, varios cráneos humanos, un vestido de novia, una urna funeraria con sus cenizas, un sable de la yakuza, una cabeza de obús, fotografías de famosos con sus autógrafos, un cuchillo de defensa de un policía neoyorquino… y la estrella del museo: tres fragmentos de piedra de las Torres Gemelas conservados en una bolsita de seda roja.

Todas estas piezas provienen del Servicio de Objetos Encontrados creado en París en 1804. Una increíble colección para curiosos amantes de las antigüedades, con objetos que han quedado protegidos en los almacenes de este estamento y que ahora se exponen para los más curiosos.

Service des Objets Trouvés de la Préfecture de Police.
36, rue des Morillons (1er étage)
(Métro Convention)
Teléfono: 01 55 76 25 65

Museo del arte malo

El Museum of Bad Art (MOBA) es una institución privada dedicada a la recolección, conservación, exhibición y celebración del arte malo, es decir, ese cuadro o escultura que se supone que es «tan malo» que incluso merece ser expuesto.

La idea surgió cuando el americano Scott Wilson encontró un cuadro abandonado en la calle y se sorprendió de lo pésimo que era. Su acompañante le dijo que tirara el lienzo y se quedara con el marco, pero Scott decidió quedárselo. A partir de ese día comenzaron a recopilar cuadros que por ser tan malos habían acabado o podrían acabar en la basura. En 1993 decidieron montar una fiesta y exponer los cuadros rescatados. Aquella exposición fue un éxito y en unas cuantas horas ya había sido visitada por 200 personas.

El MOBA se encuentra de momento en los sótanos de otra institución cultural, el Teatro Comunitario de Dedham en Massachusetts.

Http://museumofbadart.org/

Museo de las cucarachas de Texas

No es muy científico que digamos, pero este museo es el paraíso para los amantes (en el caso de que existan) de las cucarachas. Este primer museo de las cucarachas del mundo fue abierto por un experto en plagas llamado Michael Bohdan, que, cansado de perseguir y matar cucarachas, tuvo la genial idea de disfrazarlas y exponerlas a los cientos de visitantes que se acercan hasta el pequeño pueblo de Plano, en Texas. Aunque parezca increíble, por alguno de sus ejemplares ha pagado hasta 10.000 dólares. Ocurrió con la cucaracha más grande encontrada en Texas, con la que recorrió todas las televisiones de la zona.

Marilyn o Elvis, la Estatua de la Libertad, Santa Claus... todo tipo de disfraces cubren a las cucarachas disecadas de este museo, algunas de las cuales se exponen vivas, con una importante selección de todo el mundo. Y si no ha quedado satisfecho, aún puede degustar en el propio museo un aperitivo de larvas de cucarachas dulces.

The Cockroach Hall of Fame Museum
2231-B West 15th Street
Plano, Texas 75075
Teléfono: 972 519 0355

Museo de los inodoros

En Nueva Delhi (India) podemos localizar este curioso museo dedicado por completo al mundo de los inodoros. Es el Sulabh International Museum of Toilets. ¿Qué encontramos en él? Desde todo tipo de sanitarios usados a lo largo de la historia hasta los más extraños tratados y textos con las normas del buen defecar. Inodoros de todas las formas y tamaños, fotografías con baños increíbles o maquetas de distintos retretes.

Http://www.sulabhtoiletmuseum.org/

Museo de los penes

En Islandia y concretamente en la ciudad de Húsavík, se encuentra el Museo Falológico de Islandia, o lo que es lo mismo: la colección de penes más grande del mundo. Allí podrán contemplar 170 ejemplares de penes disecados o en formol de 43 especies animales,

incluidos cuatro especímenes de penes humanos, cedidos por sus propietarios antes de morir (aunque lo que se expone en realidad es el molde del donante y el documento que acredita su donación). También se pueden ver los diferentes penes de varios animales: ballena, morsa, foca, el de un toro, un caballo…

Http://www.phallus.is/

Museo de las deformaciones

Los amantes de la medicina pueden «disfrutar» en Filadelfia del Mütter, un particular museo en el que se encargan de conservar y catalogar algunos de los experimentos y especímenes más excéntricos y bizarros. Desde esqueletos con deformaciones extremas hasta «aparatos para coser piel ajena a uno mismo» del siglo XVIII, pasando por un colon de dimensiones extraordinarias o un esqueleto de 2,3 metros de alto. La colección, de más de 20.000 artículos, ofrece a los visitantes una profunda perspectiva de los estudios médicos.

Http://www.collphyphil.org

Museo del cerebro

El Instituto Nacional de Ciencias Neurológicas de Lima, en Perú, ha abierto un curioso museo dedicado enteramente al cerebro. Está ubicado dentro del antiguo hospital Santo Toribio de Mogrovejo. Al pasear por sus instalaciones encontraremos más de 300 muestras diferentes de cerebros envasados y catalogados, así como gran cantidad de fetos que nos muestran las malformaciones humanas.

Http://www.icn.minsa.gob.pe

Museo de los calcetines

Los fanáticos de los calcetines también tienen su rincón en Tokio (Japón): el Museo Naigai, que dispone de la colección de calcetines más grande del mundo: ¡20.000 pares! Entre ellos podemos encontrar el calcetín más largo del mundo (32 centímetros de la punta al talón) y otros de personajes famosos, como los que se colocó el primer ministro japonés Yoshida Shigaru cuando visitó oficialmente Estados Unidos (de la talla 23). Los hay algo más

grandes, como los que llevaba puestos cuando se retiró el conocido luchador de sumo japonés Kitamo Umi. Lo más novedoso de este curioso museo son un par de calcetines eléctricos que se calientan gracias a unas pilas que llevan adosadas, un invento *made in USA*.

Http://www.naigai.co.jp/

Museo de la pasta de dientes

En Michigan se encuentra el Toothpaste World, un museo dedicado exclusivamente a la pasta de dientes. Allí podemos localizar dentífricos con sabores desde chocolate hasta crema de café, pasando por algunos con sabor a bourbon, vino o champán, y muestras de tubos de pasta de dientes utilizadas en las diferentes guerras mundiales.

Http://www.toothpasteworld.com/

Museo de las garrapatas

En el estado de Georgia podemos visitar la «Colección Nacional de Garrapatas», dentro de la Universidad de Georgia Southern. En esta muestra, la más grande del mundo, se pueden ver más de un millón de garrapatas. Pero más allá de la diversión, resulta una experiencia interesante para los más pequeños, ya que cada ejemplar cuenta con un cartel informativo en su base donde se explica parte de su biología.

Www.georgiasouthern.edu

Museo del saxofón

Sí, también los amantes del saxofón tienen su paraíso y se encuentra en Valonia (Bélgica). Es La Maison de Monsieur Sax. El saxofón es uno de los instrumentos musicales más nuevos que existen. Su nombre se lo debemos a su inventor, Antoine Joseph Sax, más tarde conocido como Adolphe Sax. La exposición, decorada con tubos metálicos y saxofones retorcidos hace un recorrido por la historia del famoso instrumento desde sus inicios hasta nuestros días.

Http://www.dinant.be

Obviamente la lista de museos «curiosa» es infinita. Sólo debemos dar un pequeño paseo por Internet para descubrir que hay cientos de ellos. Aquí van unos cuantos más que he seleccionado de la larga lista:

— En la ciudad holandesa de Enschede se encuentra el Museo Jannick del Excremento, uno de los más escatológicos, con una gran variedad de deposiciones de todo tipo. Resulta difícil imaginar quién puede tener curiosidad por esa rara exposición.

— El Museo de Cerillas de Jönköping, Suecia, nos muestra todo lo relacionado con el mundo de las cerillas y lo que le rodea.

— El Museo de los Incendios de Penrith, Australia, es ideal para bomberos y amantes de la piromanía; de hecho, se puede vivir en primera persona la experiencia de adentrarse en una simulada casa en llamas.

— En el Museo de las Imitaciones de París en muchas ocasiones nos resultará complicado distinguir el original de la copia que se puede encontrar en los mercados negros.

— Para los amantes de las olas, en Surfworld, Torquay (Australia), está la mayor colección de tablas de surf fabricadas desde principios de 1900 hasta nuestros días.

— En Estados Unidos, en la ciudad de Bradford, en Pensilvania, se encuentra el Museo Zippo, para los miles de seguidores de este mechero que funciona con gasolina y de los que se pueden apreciar de todos los tipos, modelos, tamaños o materiales.

—¿Se acuerdan de aquellas cabecitas que al moverlas nos regalaban un pequeño caramelo? Eran los famosos «Pez», que también tienen su museo en California, el Burlingame Museum of Pez, con una colección inimitable de aquellos deliciosos caramelos.

Sin salir de Estados Unidos, en Nueva Inglaterra, hay que visitar el Museo de Frutos Secos, donde nos ofrecen todo tipo de curiosas variedades.

— El Museo Americano de Inodoros (cerca de Boston) tiene todo tipo de váteres de cualquier época y material.

— El Museo del Alambre de Púas y de Materiales para Cercar, en Texas, es ideal para los amantes de esta curiosa afición. Sin ninguna duda alberga la mayor selección de púas y alambres del mundo.

— En Tokio (Japón) se puede visitar el Museo Parasitológico de Meguro.

— Los amantes de lo oculto tienen una cita en Kaunas

(Lituania), donde existe un Museo del Diablo con cientos de obras de arte relacionadas con el mundo satánico.

— En el Museo del Pollo Exótico de Ludlow (Inglaterra) se pueden apreciar las aves de corral vivas más curiosas del planeta.

— Y para finalizar el Museo de Calaveras Morkhoven de Amberes, donde se exponen centenares de calaveras de animales; el Museo de Pompas Fúnebres de Barcelona y el Museo de la Lepra de Berger (Noruega).

Los diez museos más visitados del mundo

¿Tiene curiosidad por conocer cuáles son los museos más visitados del planeta? Ésta es la lista de los diez primeros y de sus millones de visitantes, con Londres, París y Nueva York a la cabeza.

1. Museo del Louvre (París), con 8.500.000 visitantes anuales.
2. Museo Británico (Londres), con 5.842.138.
3. Museo Metropolitano de Arte (Nueva York), con 5.216.988.
4. Tate Modern Museum (Londres), con 5.061.172.
5. National Gallery de Londres (Londres), con 4.954.914.
6. Galería Nacional de Arte (Washington D. C.), con 4.775.114.
7. Museo de Arte Moderno de Nueva York (Nueva York), con 3.131.238.
8. Centro Pompidou (París), con 3.130.000.
9. Museo Nacional de Corea (Seúl), con 3.067.909.
10. Museo de Orsay (París), con 2.985.510 visitantes.

La Librería Lello e Irmão. El paraíso de los libros

Es cierto que a los amantes de los libros cada vez nos quedan menos lugares donde poder disfrutar del sano arte del «curioseo». Las grandes superficies y los formatos digitales están cambiando las costumbres y cada vez es más difícil encontrar una tienda repleta de estanterías con miles de libros apilados esperando dueño.

Aún existe en el mundo un rincón donde se puede disfrutar del «paraíso de los libros». Situada en la ciudad portuguesa de Oporto, «la librería más bonita del mundo», como la han considerado algunos, fue fundada en 1869 con el nombre Librería Internacional de Ernesto Chardron. En 1919 fue adquirida por los hermanos Lello, que la rebautizaron con su nombre actual.

Han pasado los años y la famosa librería recibe la visita de centenares de turistas y obviamente es un punto de encuentro cultural para todos los ciudadanos de Oporto que disfrutan con la lectura. Al recorrer sus instalaciones nos encontramos con una preciosa escalera de madera labrada apostada en el centro del local. A los lados, enormes estanterías de madera repletas de libros que llegan hasta el techo grabado, también de madera noble. Hay llamativas vidrieras, vigas adornadas, arcos, esculturas… que configuran el entorno ideal para pasar el tiempo rebuscando entre los millares de títulos a nuestra disposición. No es de extrañar que haya sido decorado de algunas películas, entre las que destaca alguna de la saga de Harry Potter.

Librería Lello e Irmão
Rua de las Carmelitas, 144
4050 - 161 Porto, Portugal
Teléfono: +351 222 002 037

La Bóveda global de semillas de Svalbard

Mucho tendremos que abrigarnos si queremos visitar este búnker, que se utiliza para conservar, en caso de un gran desastre mundial, una reserva de semillas que garantice la restauración de las especies vegetales mermadas o extinguidas allá donde sea necesario. Esta bóveda, inaugurada en febrero de 2008, se encuentra a 1.000 kilómetros del Polo Norte en el paralelo 78 en la isla noruega de Spitsbergen.

El singular almacén, considerado como uno de los más seguros del mundo, fue impulsado por el gobierno noruego, gestionado por el Fondo Mundial para Diversidad de Cultivos y subvencionado por varias instituciones, entre las que destaca la Fundación Bill y Melinda Gates, que han aportado más de 20 millones de dólares. En la actualidad, «el Arca de Noé del mundo vegetal» ya almacena un tercio de las especies vegetales conocidas. Esta «selección natural» no es nueva, ya que hay bancos de semillas en varios países, aunque el de Noruega es sin duda el más completo y el que más especies almacena.

Este impresionante «búnker» construido a 130 metros de profundidad comenzó almacenando 100 millones de semillas procedentes de un centenar de países, una cifra superada en la actualidad. La instalación tiene tres almacenes, con una capacidad total para 2.000 millones de semillas, que se conservan a 18 grados

bajo cero en cajas de aluminio cerradas herméticamente, garantizándose así una baja actividad metabólica y un perfecto estado de conservación durante siglos. La bóveda está protegida contra la actividad volcánica, la acción de los terremotos, la radiación o las crecidas del nivel del mar.

Eso sí, no todo el mundo accede a este impresionante banco de semillas. Se necesita un permiso especial que sólo se concede a periodistas o investigadores y jamás se puede tener acceso a las semillas, que están guardadas en cajas de seguridad como las de un banco.

PARA LOS AMANTES DEL ESPACIO

Hay dos lugares en el mundo imprescindibles para los amantes del espacio, uno ubicado en Rusia y el otro en Estados Unidos, los dos países que históricamente han peleado por tener la hegemonía espacial.

El cosmódromo de Baikonur

Es la mayor y más antigua instalación de lanzamientos espaciales. Curiosamente el nombre de Baikonur se puso para despistar a los occidentales sobre el emplazamiento exacto del complejo aeroespacial, ya que este pequeño pueblo minero se encuentra a 320 kilómetros al noreste del centro de lanzamientos. En realidad, para visitar el famoso cosmódromo debemos viajar hasta Kazajistán, cerca de la ciudad de Tyuratam.

El complejo se construyó en junio de 1955, en un principio como centro de lanzamiento de misiles de largo alcance, aunque con el tiempo se amplió para incluir instalaciones preparadas para operar vuelos espaciales. Alrededor del cosmódromo se construyó también una ciudad que daría soporte al personal, con escuelas, apartamentos y demás servicios para los obreros y trabajadores de la base, que soportarían vientos huracanados y temperaturas que van desde los 40 grados bajo cero del invierno hasta los 45 grados centígrados de la estación más calurosa. La ciudad se llamó Leninsk, aunque posteriormente se rebautizó con su actual nombre: Baikonur (que en el idioma kazajo significa: ‘tierras fértiles’).

Este lugar es fundamental para entender la carrera espacial. Desde estas instalaciones se lanzó el *Sputnik 1,* el primer satélite

artificial, el 4 de octubre de 1957. También se envió al espacio en 1961 a Yuri Gagarin para realizar el que sería el primer vuelo orbital tripulado. Igualmente partió de Baikonur el vuelo de la primera mujer que llegaría al espacio, Valentina Tereshkova, en 1963.

Después de la disolución de la Unión Soviética en 1991, Rusia llegó a un acuerdo con el gobierno de Kazajistán para continuar usando el puerto espacial de Baikonur. Los rusos tienen un contrato de alquiler hasta el año 2050 y pagan 115 millones de dólares al año. En la actualidad el cosmódromo dispone de nueve lanzaderas, 15 rampas de lanzamiento y diez edificios para labores operativas y de seguridad. Además, cuenta con dos aeropuertos, 1.281 kilómetros de carreteras, 6.610 de líneas de comunicación y 470 de vías férreas.

El cosmódromo de Baikonur no se puede visitar, es una zona militar y su acceso está limitado tan sólo al personal autorizado. Ni siquiera los familiares de los cosmonautas pueden acceder a las instalaciones (esta regla la impuso el ingeniero general de la cosmonáutica rusa, Serguei Koroliov, y desde entonces sigue vigente). Pero hoy en día puede ser interesante recorrer las zonas aledañas a la base, donde se encuentra todo tipo de chatarra espacial, vehículos abandonados, esqueletos de edificios y vías de tren devoradas por la maleza. Asimismo, la estepa está salpicada por decenas de módulos espaciales que cayeron cerca de las aldeas durante los años que duró la carrera espacial.

Cabo Cañaveral

En la costa de Florida encontramos esta base de lanzamiento americana, que comenzó a operar en 1950. Desde 1973 hasta 1983 se bautizó como cabo Kennedy y posteriormente y tras algunas protestas vecinales, volvió a rebautizarse con su nombre original: cabo Cañaveral. A medio camino entre Miami y Jacksonville, el centro tiene diez kilómetros de ancho por 55 de largo y ocupa una superficie de 567 kilómetros cuadrados. Este complejo, en el que trabajan más de 17.000 personas, tiene un área visitable en la que se realizan recorridos turísticos. De hecho, el centro espacial es el mayor destino turístico de Florida.

En julio de 1950 tuvo lugar el primer lanzamiento de un cohete *Bumper V-2,* que alcanzaría una altura de 400 kilómetros. A partir de ese momento, los lanzamientos se sucedieron: en 1958 se envió

el primer satélite americano; en 1961 se puso en órbita al primer astronauta. También desde esta base de lanzamiento despegaron los *Apolo,* las *Voyager* y las *Discovery*.

En el área destinada a las visitas y los turistas se encuentra el centro de la Estación Espacial Internacional, donde se puede ver cómo se preparan los componentes reales de la estación y cómo trabajan y viven los miembros de la misma. También se puede visitar el Rocket Garden, plagado de cohetes originales. Incluso alguno se puede visitar por dentro; el centro Apollo Saturn V, donde se exhiben algunas de las máquinas que hicieron posible el sueño lunar, y el Salón de la Fama de los Astronautas, con multitud de objetos personales de los más famosos y decenas de simuladores. Curiosamente muchos de los astronautas acuden a diario para tener encuentros con los visitantes.

Http://www.nasa.gov/centers/kennedy/

En Rusia existe otro importante museo para los amantes de los temas referentes al espacio:

Museo de la cosmonáutica rusa

Para visitarlo tendremos que viajar hasta Moscú. Está situado junto a la avenida de la Paz, en el noroeste de la ciudad. Este museo, inaugurado para celebrar el 20 aniversario de la llegada al espacio de Yuri Gagarin, es ideal para los amantes del espacio, la astronomía o la tecnología aeroespacial. En él se pueden contemplar multitud de objetos que han sido destacados en la historia espacial del país del este, con vídeos e increíbles fotografías, piezas de satélites, rocas lunares, trozos de cohetes, trajes espaciales e incluso algunas grabaciones de voz de los cosmonautas que se realizaron durante algunas de las misiones. Y no sólo hay objetos rusos, también cuenta con salas dedicadas a la exploración espacial de otros lugares, como China, Europa o Estados Unidos. Sus instalaciones, con una superficie de más de 8.000 metros cuadrados, están situadas debajo del Monumento a los Conquistadores del Espacio, construido en 1964 para honrar los méritos soviéticos en la conquista espacial.

Http://www.space-museum.ru/

Los amantes de las constelaciones y las estrellas tienen algunas visitas ineludibles: las que se pueden realizar a los distintos observatorios y radiotelescopios del mundo.

Radiotelescopio de Arecibo (Puerto Rico)

En su día fue el mayor jamás construido, con 305 metros de diámetro, pero en la actualidad el récord lo tiene el RATAN-600 ruso. En Arecibo se registran datos radioastronómicos, de aeronomía terrestre, y sirve como radar planetario para centenares de científicos de todo el mundo. Aunque son muchos los usos que se le han dado, se utiliza principalmente para la observación de objetos estelares.

Este radiotelescopio es quizás uno de los más famosos por haber aparecido en películas como *Contact* y *Species*, y por realizarse desde sus instalaciones el llamado proyecto SETI de búsqueda de vida inteligente extraterrestre. También desde este centro de investigación, en 1974 se envió un mensaje hacia otros mundos, en concreto hacia el «cúmulo globular M13», que se encuentra situado a 25.000 años luz. El mensaje contenía una serie de números, imágenes del ADN, de nuestro sistema solar y una figura humana. En su viaje esta señal pasará cerca de 30 estrellas.

Http://www.naic.edu/

Radiotelescopio RATAN-600 (Nizhny Arkhyz)

Con su antena circular de 576 metros de diámetro es el radiotelescopio individual más grande del mundo. Está situado en Rusia, en la zona de Zelenchukskaya junto a las montañas del Cáucaso, y tiene un diseño muy particular, una especie de anillo formado de paneles reflectores ajustables. Además, estos paneles pueden variar su ángulo para conseguir que las ondas de radio se puedan dirigir hacia un punto central del anillo, soportado sobre rieles.

Http://www.sao.ru/ratan/

Observatorio de Mauna Kea (volcán Mauna Kea, Hawái)

Mauna Kea es un lugar privilegiado para la observación

astronómica. El observatorio se encuentra en la cima de este volcán inactivo en la mayor isla de Hawái y sus 13 telescopios son operados en la actualidad por científicos y astrónomos de 11 países diferentes. La sequedad de la atmósfera sobre las montañas de la isla (primordial en la medición de la radiación infrarroja y submilimétrica de fuentes celestes) y la claridad de su cielo (la proporción de noches claras está entre las más altas del mundo) hacen de este enclave un paraíso para los investigadores.

En este momento, en Mauna Kea los 13 telescopios están operativos. Nueve son utilizados para las investigaciones en astronomía óptica e infrarroja, tres son de longitud de onda, primordiales para la astronomía submilimétrica, y uno de ellos es para la radioastronomía.

Http://www.ifa.hawaii.edu/mko/

Observatorio de Monte Palomar (San Diego, California)

Este observatorio es de propiedad privada y está gestionado por el Instituto Tecnológico de California. Su mayor telescopio tiene 508 centímetros de diámetro y fue bautizado como Telescopio Hale en honor al promotor del observatorio y al constructor de su gigantesco espejo. Desde sus instalaciones se ha realizado un gran número de descubrimientos astronómicos, astrofísicos y cosmológicos, entre ellos el del planeta enano Sedna.

Http://www.astro.caltech.edu/palomar/

Observatorio del Teide (Tenerife)

La astrofísica irrumpió en Canarias con este observatorio a comienzos de la década de 1960. Se encuentra en la zona de Izaña (Tenerife), a 2.390 metros de altitud, y es el primer telescopio para realizar estudios de luz zodiacal, la luz dispersada por la materia interplanetaria. Empezó a funcionar en 1964. Al igual que el resto de observatorios, éste está ubicado en un punto geográfico muy significativo (entre los observatorios solares del este y del oeste). Esto, unido a la claridad de su cielo, ha hecho que el Observatorio del Teide esté reservado fundamentalmente al estudio del Sol, concentrándose en él los mejores telescopios solares europeos.

Http://www.iac.es

CERN. La Organización Europea para la Investigación Nuclear

En estas instalaciones del CERN los investigadores intentan descubrir el origen de la materia. Por eso es visita obligada para todo amante de la ciencia y el conocimiento. Si queremos viajar para conocer «sus entrañas», tenemos que dirigirnos a la frontera entre Suiza y Francia, entre la comuna de Meyrin (situada en el Cantón de Ginebra) y la comuna de Saint-Genis-Pouilly (en el departamento de Ain). Allí descubriremos una instalación que no está oficialmente bajo jurisdicción suiza ni francesa, ya que se gestiona internacionalmente. Dentro del complejo se encuentra el famoso LHC (Large Hadron Collider, o lo que es lo mismo, el Gran Colisionador de Hadrones), el acelerador de partículas más grande jamás construido, gracias a la colaboración de 60 países.

Visitar el LHC debe de ser impresionante, ya que utiliza un túnel de 27 kilómetros de circunferencia y han participado en su construcción más de 2.000 científicos de un gran número de laboratorios y universidades de todo el mundo. Esta gran «pista» sirve para que dos haces de protones sean acelerados en sentidos opuestos hasta que alcanzan el 99,99 por ciento de la velocidad de la luz. Una vez conseguida se provoca su choque y se estudia la enorme cantidad de energía que desprenden. Estos experimentos permiten simular algunos eventos ocurridos inmediatamente después del Big Bang que pueden ayudarnos a comprender cómo pudo haber sido el origen de nuestro universo.

Además de estas investigaciones, en el CERN se realizan estudios sobre nuevas tecnologías tanto industriales como informáticas y han sido numerosos los éxitos aquí conseguidos. Algunos científicos aseguran que no es improbable un accidente en el LHC, lo que podría provocar la destrucción de la Tierra. Aunque en principio esta postura es rechazada por la mayoría de la comunidad científica, la polémica no ha pasado inadvertida para la opinión pública.

Http://public.web.cern.ch

Futuroscope. Ciencia y diversión

El entretenimiento no está reñido con el amor a la ciencia, y para comprobarlo sólo necesitamos acudir a este parque temático que durante muchos años tuvo claro que el «futuro» puede ser un buen

reclamo para divertirse.

Futuroscope se encuentra situado junto a Poitiers, en el suroeste de Francia, y es el paraíso de los más pequeños que sienten curiosidad por los avances científicos. Entre su multitud de atracciones se puede destacar el safari virtual para observar «Los animales del futuro», o la posibilidad de sumergirte en un océano impresionante para descubrir cómo eran los animales de hace más de 80 millones de años, esos que hoy vemos como terribles «monstruos marinos». También se puede volar a la Luna a bordo de la misión *Apolo 11* con las «Astromoscas», bailar con robots que te lanzarán a más de siete metros de altura o limpiar el planeta de polución y los océanos de vertidos y residuos sobre *scooters* y equipados con una pistola láser.

En Futuroscope también la gastronomía puede ser una «experiencia científica», gracias a su restaurante Le Cristal, donde podemos encontrar «cocina molecular», una forma diferente de controlar las reacciones químicas entre los ingredientes o el modelo de cocción de un alimento, con lo que se consigue una gastronomía distinta en texturas y sabores, con curiosos efectos espumosos, gelatinosos, crujientes o incluso vaporosos, que sorprenden a todos los que se deciden por estos tipos de menús. Para conseguir estos «platos venidos del futuro» se ha contado con el asesoramiento de Hervé This, un físico-químico y gastrónomo del INRA e investigador en el laboratorio de química del Collège de France.

Www.futuroscope.com

10

Viaje al infierno

Todas las ciudades tienen una «cara amable» de edificios emblemáticos, de cuidados parques, de paseos peatonales... Pero en ellas también encontramos su parte oscura en la que han ocurrido los más terribles sucesos, rincones plagados de leyendas, escenarios de aquellas historias que algunos intentan olvidar pero que a pesar de los esfuerzos llegan a ser tan conocidas como las primeras.

Cuando visité Londres me llamó la atención que existiera un *tour* que te llevaba directamente al corazón del barrio de Whitechapel, unas callejuelas que fueron el escenario de los horribles crímenes cometidos por el famoso Jack «el Destripador». Tampoco es extraño, para los que visitan Rumanía, que les lleven hasta las entrañas del castillo del conde Drácula, donde en tiempos se cometieron los peores crímenes, o en el caso de hacer turismo por la bahía de San Francisco, que les ofrezcan pasar una «mañana inolvidable» dentro de una celda en la famosa prisión de Alcatraz.

¡Reconozcámoslo! En cierta dosis el «mal» nos atrae y las agencias de viajes lo saben bien; por eso cada día descubrimos más lugares para los amantes de los destinos terroríficos. Es nuestro particular viaje... ¡al infierno!

Barrio de Whitechapel (Londres)

Si se viaja a Londres, una visita casi obligada es pasear por el famoso barrio de Whitechapel, donde en la segunda mitad de 1888 Jack «el Destripador» acabó con la vida de varias prostitutas, un barrio en aquel entonces de gente pobre que nada tiene que ver con el actual.

Pero... ¿quién o quiénes fueron Jack «el Destripador»? Esta pregunta continúa en el aire a pesar de haber transcurrido ya más de 120 años desde los asesinatos cometidos por él, solo o

acompañado. Jack «el Destripador» es el alias de uno de los asesinos en serie más famosos y sanguinarios de la historia. Actuaba en la empobrecida área de Whitechapel, en Londres; sus víctimas eran primordialmente prostitutas y las asesinaba en lugares públicos o semipúblicos, degollándolas con un cuchillo para, más tarde, descuartizarlas y mutilarlas. Aunque su fama llegó a todos los rincones del mundo no son muchas las víctimas que se le atribuyen:

— Mary Ann Nichols, asesinada el viernes 31 de agosto de 1888.

— Annie Chapman, asesinada el sábado 8 de septiembre de 1888.

— Elizabeth Stride, asesinada el domingo 30 de septiembre de 1888.

— Catherine Eddowes, asesinada el domingo 30 de septiembre de 1888.

— Mary Jane Kelly, asesinada el viernes 9 de noviembre de 1888.

— Hay investigadores que también le adjudican las muertes de Martha Tabram (el 6 de agosto de 1888) y Emma Smith (11 de agosto).

© Leemage/Prisma

Todas las pruebas que dejó, documentos, cartas, etcétera, han sido investigadas hasta la saciedad y son varias las hipótesis manejadas, como la idea de que era un cirujano (por la habilidad al descuartizar los cadáveres), un masón, un pintor de la época

(Walter Richard Sickert), un barbero polaco o incluso un miembro de la casa real británica. En 2006 los científicos volvieron a analizar restos de ADN contenidos en la saliva que todavía podría estar presente en las cartas de Jack «el Destripador», dirigidas a Scotland Yard. El análisis se hizo gracias a una metodología creada por la Universidad de Brisbane (Australia) denominada Cell Track-ID, que permite amplificar los rastros residuales en documentos de más de un siglo de antigüedad. Los análisis dirigieron las sospechas hacia una mujer, Mary Pearcy, a la que se ahorcó después de los famosos asesinatos, acusada de matar de manera similar a la esposa de su amante. Pero las investigaciones tampoco arrojaron demasiada luz al caso, pues la violencia con la que «el Destripador» se ensañaba con sus víctimas y el *modus operandi* descartaban que se pudiera tratar de una mujer.

Lo cierto es que, aunque es posible que jamás se conozca la identidad del famoso asesino, los rincones por los que «actuó» son mundialmente famosos y hoy en día centenares de curiosos viajan hasta las calles de este populoso barrio para seguir los «pasos» que en su día dio Jack «el Destripador».

Otros curiosos recorridos terroríficos en Londres

Pero no sólo de «Jack» vive Londres. En la bulliciosa ciudad se encuentra también una curiosa ruta de los vampiros, que permite ver la casa de Drácula, el cementerio de Highgate y su bosque, donde satanistas y brujas realizaban sus ritos en la década de 1970, o los lugares frecuentados por el asesino en serie Dennis Nielsen.

Otra visita terrorífica es el Fantasma Tour, un recorrido que comienza en el Espíritu, la estación de metro de San Pablo, y rastrea una variedad de fantasmas de la vieja ciudad de Londres. Cuentos de terror que hacen tiritar, incluyendo pubs encantados, iglesias misteriosas y algunas historias terribles ocurridas en el Old Bailey y en la prisión de Newgate.

Http://www.londonhorrortours.co.uk/

El castillo del conde Drácula (Brasov)

Para enfrentarse cara a cara con el castillo del conde Drácula y con toda su leyenda deberemos viajar hasta una pequeña ciudad cerca de Brasov, junto a los montes Cárpatos, en el distrito de

Transilvania. Allí se encuentra con el castillo de Bran, una visita obligada para todo aquel que recorre la zona.

© Prisma

Pero... ¿realmente existió el conde Drácula? ¿Fue en ese alejado castillo donde pasó sus días? Siento desilusionarle, pero el conde Drácula jamás existió, fue un personaje de ficción inventado por el escritor irlandés Bram Stoker, eso sí, basado en un terrible y macabro personaje cuya existencia parece que sí fue real: Vlad III «el Empalador», un cruel príncipe de Valaquia que murió en el campo de batalla luchando contra sus enemigos turcos el 14 de diciembre de 1476 (véase *La historia más curiosa*, Aguilar, 2010).

Tampoco se tiene constancia de que el castillo, que en la actualidad se puede visitar, sea la auténtica y real morada de este terrible personaje tan explotado turísticamente en toda la zona, porque no hay tienda en 20 kilómetros a la redonda que no venda decenas de artículos relacionados con el conde y su sanguinaria existencia.

Tour virtual al castillo:
Http://www.vrbrasov.ro/turism/turismromania/

bran_castelulbran/

La prisión de Alcatraz (California)

Todo aquel turista que visite la bahía de San Francisco no se puede marchar sin recorrer los pasillos y las instalaciones de la famosa prisión de Alcatraz. Ahora es tan sólo un divertimento para los curiosos, pero en su día estos muros encerraban a los criminales más importantes y no había una cárcel con más medidas de seguridad en todo Estados Unidos. La isla fue convertida en prisión en 1934 y en 1963 la cárcel fue desmantelada. Fueron 29 años en los que la prisión alojó a «ilustres criminales», como Al Capone, George Kelly, «Whitey» Bulger y un sinfín de delincuentes relacionados con la extorsión, el robo a mano armada, los asesinatos, el tráfico de estupefacientes, los secuestros o el contrabando.

Esta inexpugnable cárcel dejó de serlo el 11 de junio de 1962, cuando los hermanos John y Clarence Anglin y Frank Lee Morris se escaparon, después de que otros 36 presos lo hubieran intentado sin éxito a lo largo de todos esos años. Los cuerpos de los tres reclusos jamás fueron encontrados y se sospecha que fallecieron en las gélidas aguas de la bahía.

© Prisma

Todas estas historias y alguna más (como la «Batalla del 46»,

otro intento de fuga ocurrido años antes, pero con peores consecuencias, ya que murieron varios presos y oficiales de seguridad, y hasta tuvieron que intervenir los guardacostas y la Marina norteamericana encargada de la defensa de la isla, o los disturbios vividos por la falta de alimentos) se escuchan ahora en las audio guías con las que acceden a la prisión museo los turistas. Historias narradas con las voces reales de algunos funcionarios de prisiones o reclusos que estuvieron confinados en la célebre prisión.

El turista accede al famoso pasillo central o al patio de recreo que ha servido de decorado para multitud de películas que tienen como tema principal lo ocurrido en la prisión, como *La fuga de Alcatraz,* que protagonizó en 1979 Clint Eastwood, o *La roca*, dirigida en 1996 por Michael Bay y protagonizada por Sean Connery, Nicolas Cage y Ed Harris, y recorre sus galerías bautizadas con avenidas importantes de Nueva York como Broadway o Times Square. En esta cárcel también se han filmado películas no referidas específicamente a la isla, pero tan conocidas como *Pena de muerte*, que en 1995 dirigió Tim Robbins y que protagonizaron Susan Sarandon y Sean Penn.

La casa de Amityville (Nueva York)

Los adictos al miedo sienten una fascinación especial por las casas abandonadas, por las historias de mansiones en las que se han producido sucesos escalofriantes. Sin duda una de las más conocidas es la casa de Amityville, a la que muchos escritores consideraron «maldita» por los terribles acontecimientos que se vivieron en su interior.

Algunos piensan que en realidad todo lo orquestado alrededor de esta casa es un fraude; otros en cambio aseguran que todo lo que se dice que allí ocurrió pasó realmente. Cierto o no, esta misteriosa casa es parada obligatoria en nuestro «viaje al infierno».

La terrorífica mansión se encuentra situada en Amityville, una pequeña localidad del condado de Sufforlk, en el estado de Nueva York. La trágica historia allí vivida comenzó la madrugada del 13 de noviembre de 1974 cuando Ronald «Butch» DeFeo, un vecino de 23 años de la Ocean Avenue, asesinó a toda su familia: su padre Ronald DeFeo, de 44 años; Lousie, la madre, de 43, y sus hermanos Dawn, de 18 años; Allison, de 13; Mark, de 12, y John, de tan sólo 9 años.

Según confesaría más tarde Ronald, aquella terrible noche,

siguiendo el impulso de unas voces que se lo ordenaron, drogó a todos los miembros de su familia para que no se despertaran en medio de la noche y fue depositándolos uno a uno en sus camas. Después se tumbó en la cama y esperó a que fueran las tres y cuarto de la madrugada. Se levantó, cogió una escopeta de caza y entró en la habitación de sus padres. Tras disparar varios tiros a bocajarro y asesinarlos, se dispuso a hacer lo mismo con sus hermanos; tan sólo su hermana de 13 años se despertó al escuchar los disparos, fue la única que no se tomaría el plato de sopa que era donde su hermano había camuflado la droga. Ronald la cogió de la mano, la acompañó a su cama y también la asesinó.

A la mañana siguiente se fue a trabajar como si nada hubiera pasado. Llamó incluso en varias ocasiones a su casa y comió con su novia para no despertar sospechas. También habló con su amigo Bobby, con el que acudiría a su casa alegando que no tenía llaves y, como no abrían la puerta, asegurar que le extrañaba mucho que no hubiera nadie. En la entrada de la casa se encontró con otro amigo, Joe, que fue quien avisó a la policía después de que Ronald «comprobara» que su familia había sido asesinada.

Cuando la policía investigó en el macabro escenario de los hechos, y tras interrogar a Ronald, terminó por detenerlo. Fue condenado a 25 años de cárcel por cada asesinato.

La segunda historia vivida en esta casa es la que reúne a más escépticos. Se cuenta que tiempo después un empresario de la construcción, George Lee Lutz, compró la casa de Amityville por encontrarla a muy buen precio (80.000 dólares). El constructor se mudó con su mujer Kathleen Theresa y los tres hijos de su anterior matrimonio. Cuentan que el mismo día que se mudaron ya empezaron a ocurrirles sucesos extraños, que se repitieron a lo largo de un par de semanas. Finalmente, durante una tormenta de lluvia torrencial, con vientos huracanados y sin luz eléctrica, los Lutz abandonaron la mansión a toda prisa, aterrorizados por todo lo que habían vivido en aquella misteriosa casa.

Más tarde, el escalofriante relato llegó a oídos del escritor Jay Anson, que compró los derechos exclusivos de la historia a la familia Lutz, y escribió lo allí sucedido en una novela que se convertiría en *bestseller*, *The Amityville Horror*, y más tarde en una exitosa película.

A pesar de que son muchos los que aseguran que todo fue un montaje de la familia Lutz tras pasar por dificultades económicas que les impedían realizar los pagos de la hipoteca, centenares de amantes de los enigmas y los misterios se acercan habitualmente

hasta las puertas de esta casa para ver en primera persona la famosa y terrorífica mansión.

El edificio Dakota (Nueva York)

Este edificio neoyorquino fue bautizado con ese nombre porque en el momento de su construcción el Upper West Side se encontraba tan lejos del centro de Manhattan que los habitantes de la Gran Manzana lo consideraban tan lejano como el estado de Dakota.

Se localiza en la unión de las calles 72 y Central Park, enfrente del famoso parque. Hoy en día es una de las mejores zonas de la Gran Manzana. El edificio fue construido por Henry Janeway Hardenbergh, que trabajaba a las órdenes de Singer, el magnate dueño de la famosa marca de máquinas de coser. Su arquitectura recuerda a las construcciones del Renacimiento alemán, con sus techos en pico y esos balcones que le confieren un halo de misterio que hace que a primera vista ya imponga.

Aunque posiblemente hoy sea uno de los edificios más caros de Nueva York, no siempre fue así. Su ubicación alejada del centro de la ciudad y su falta de servicios (en un primer momento los vecinos no tenían ni suministro eléctrico) hizo que no hubiera mucha demanda de los apartamentos, pero a medida que la ciudad se fue extendiendo hacia el norte muchos comenzaron a codiciarlos. En la actualidad tiene apartamentos que cuestan millones de dólares y a los que no es tan fácil acceder. Es conocida la singular norma que rige la comunidad de propietarios, por la que para cerrar la venta de una propiedad del edificio o acoger a un nuevo inquilino es necesario el consentimiento de todos los vecinos. De hecho, uno de los propietarios ha denunciado a la comunidad por «racistas» a la hora de seleccionar nuevos inquilinos. Se cuenta incluso que Billy Joel, Cher o Antonio Banderas fueron algunos de los «no admitidos».

La leyenda negra del edificio comenzó a gestarse a principios del siglo XX, cuando vivió allí el escandaloso artista de «magia negra» Aleister Crowley, considerado por la opinión pública como «el hombre más perverso del mundo». Se cuenta que llevó a cabo varios rituales de magia negra en el Dakota. En aquella época también lo habitó el actor de cine de terror Boris Karloff, al que los vecinos acusaron de realizar innumerables sesiones de espiritismo. De hecho, se dice que tras su muerte, los vecinos se encontraron cara a cara con figuras fantasmales que hicieron que algunos inquilinos

abandonaran el edificio despavoridos. También el sumo sacerdote de la secta brujeril Wicca Gerald Brossau Gardner se alojó en este edificio cuando visitó Nueva York, y se asegura que llevó a cabo rituales mágicos para invocar las «fuerzas ocultas» de la naturaleza. Precisamente el director de cine Roman Polanski, en 1968, se inspiraría en este maléfico individuo para su personaje de la película *La semilla del diablo*. Además, los exteriores de la misma se rodaron en el edificio Dakota y durante la grabación ocurrieron todo tipo de extraños accidentes que minaron la moral del equipo. Varios grupos de practicantes de magia negra se congregaron frente al edificio para intentar impedir el rodaje. Entre estos personajes se encontraba Charles Manson, que tiempo más tarde, con varios miembros de su secta «La familia» asesinaría salvajemente a la actriz Sharon Tate, la esposa de Polanski, y al bebé que llevaba en sus entrañas.

El edificio también se hizo tristemente famoso tras ser asesinado a sus puertas el singular miembro de The Beatles John Lennon, que era uno de los vecinos privilegiados del inmueble. A John lo asesinaron a la entrada de su portal, lo que aumentó así la fama de «maldito» del edificio Dakota.

La casa Winchester (California)

Situada en San José (California), la casa Winchester es hoy en día una de las casas embrujadas más famosas de Estados Unidos. Su curiosa arquitectura de estilo victoriano y la leyenda que esconde la convierten en una atracción turística en la actualidad. Pero para conocer el inicio de esta locura debemos adentrarnos en la vida de Sarah L. Winchester, viuda del hijo de Oliver Winchester, el creador del famoso rifle que causó la muerte a miles de personas.

Sarah estaba casada con William Winchester, que como hemos mencionado era el heredero de fusiles Winchester, una empresa líder en la construcción de armas. El matrimonio parecía funcionar a la perfección, era poseedor de una inmensa fortuna y acababan de tener una preciosa niña, pero todo se derrumbó cuando a los nueve días la pequeña falleció en extrañas circunstancias. Sarah entró en depresión y comenzó a engordar. Sus males no acabarían ahí porque su marido moriría al poco tiempo por culpa de una tuberculosis. Fueron meses de sufrimiento hasta su muerte.

Sarah se preguntaba el porqué de tanta desgracia. Un médium le dio la solución tras unas cuantas sesiones de espiritismo: aquella

maldición se debía a que los miles de espíritus que habían sido abatidos por las armas de la familia Winchester clamaban justicia. Según el vidente, la única solución era construir una mansión en la que descansaran todas estas almas en pena pero cuya edificación no debería finalizar nunca, pues así se evitaría que los espíritus quedaran atrapados entre aquellos muros.

La viuda de Winchester comenzó a gastar su fortuna en contratar a decenas de obreros, entre los que había arquitectos, carpinteros, fontaneros, albañiles, cristaleros... un auténtico ejército de operarios que tardó 38 años en construir aquella mansión, que es el resultado de una auténtica locura y un confuso laberinto de habitaciones, escaleras que no llevan a ninguna parte, pasadizos secretos, pasillos sinfín, ventanas inscrustadas en el suelo, una chimenea de cuatro pisos... todo valía para que aquellos obreros no descansaran y siempre se escuchara el ruido del martillo.

Sarah L. Winchester falleció a los 82 años. En el momento de su muerte la famosa mansión tenía 467entradas, cuatro pisos, 47 chimeneas, 160 habitaciones y entre sus vecinos comenzó a circular el rumor de que aquella casa seguía embrujada y que dentro sucedían fenómenos extraños; se hablaba de gritos, de sonido de pasos, de lamentos, de presencias... Lo cierto es que la casa ha quedado como museo, un curioso museo de la locura que muchos no se atreven a visitar solos. De hecho, es la primera advertencia que realizan los guías cada vez que una visita accede a la casa. Lo peor es separarse del grupo y perderse, porque puede que no se regrese jamás.

Http://www.winchestermysteryhouse.com/

Las brujas de Salem (Massachusetts)

Todo transcurría con normalidad en una pequeña aldea de Massachusetts llamada Salem. A finales del siglo XVII este pequeño pueblo americano seguía dominado por las convicciones religiosas, los feligreses llevaban una vida dedicada a la ayuda y a la oración y cada uno de ellos era vigilado por su vecino, para que nadie se apartara del camino marcado por la Iglesia. Pero una mañana de enero de 1692 todo el pueblo se revolucionó por culpa de dos jóvenes: Isabel, de 9 años, hija del reverendo Parris y la sobrina de éste, Abigail Williams, de 11 años. Las crónicas cuentan que las dos chicas comenzaron a tener convulsiones y se retorcían entre gritos como si estuvieran poseídas por el propio demonio. Lloraban sin

razón, adoptaban posturas increíbles, lanzaban gritos y sonidos irreconocibles y se hacía difícil controlar su fuerza.

El 29 de febrero para intentar buscar una explicación a los extraños sucesos las dos niñas fueron interrogadas por los magistrados Jonathan Corwin y John Hathorne. Ante la presión de los jueces las chicas decidieron culpar a tres mujeres de la pequeña aldea: a Parris Caribe, una antillana, sirvienta de los Parris; a Sarah Good, una mendiga sin hogar, y a Sarah Osborne, una mujer mayor que vivía en la indigencia.

Lo que comenzó como un juego de niños terminó llevando a muchos inocentes a la horca acusados de brujería. Ningún habitante de la pequeña aldea parecía estar a salvo, y más cuando el gobernador William Phipps decidió instaurar un tribunal especial, el 27 de mayo de 1692, para que se siguieran todos los nuevos casos que habían aparecido. El resultado de aquellas nuevas investigaciones fue terrible: 19 personas fueron ahorcadas, un hombre de 71 años fue lapidado, varios presos murieron en la cárcel y cerca de 200 personas fueron acusadas de practicar brujería.

Aunque han transcurrido muchos años desde aquellos incidentes, la ciudad de Salem, ubicada en el condado de Essex, en el estado de Massachusetts, aún sigue siendo conocida como la «Ciudad de las Brujas». Salem recibe más de un millón de visitantes al año, que provienen de todo el mundo. Esta ciudad concentra una gran parte de los lugares históricos del estado de Massachusetts, además de museos, actividades culturales y restaurantes y locales para el ocio. Entre las visitas obligadas para los amantes del terror también se encuentra el Museo de las Brujas, donde nos espera un espectáculo de luz, sonido y figuras de tamaño natural que personifican la historia y los juicios que se vivieron en la zona, examinando los estereotipos y mitos de la brujería en el siglo XVII y su terrible consecuencia: la «caza de brujas».

Http://www.salemwitchmuseum.com/

Musée Dupuytren (París)

Muchos parisinos lo consideran «el Louvre de los horrores». Este terrible almacén de espantos está situado en el número 15 de la rue de l'École-de-Médicene. No es una visita recomendada para todos los públicos; de hecho, al entrar se advierte que en el museo no está permitida la entrada a menores de 12 años y obviamente a personas

sensibles o que no estén preparadas para emociones fuertes.

Dentro encontramos más de 6.500 especímenes de anatomía patológica, esqueletos, cráneos, reconstrucciones en cera, frascos donde flotan en glicerina o en formol fetos malformados, miembros con diversas lesiones, disecados o no, adornados con pústulas, bubones, hipertrofias, tumores y quistes, partes humanas momificadas y más «prodigios» de la colección personal del doctor Dupuytren, pensada para la investigación.

En un primer momento esta colección de horrores, perteneciente a Guillaume Dupuytren (un famoso cirujano, profesor en la Facultad de Medicina de París), se ubicó en el refectorio del convento de los franciscanos. Eso fue en 1835, y allí permanecería durante un siglo. Después se trasladaría hasta el sótano de la Facultad de Medicina y en 1967 se llevó a su actual ubicación. Una vez abierto el museo con el nombre de Museo de Anatomía Patológica y Teratología, empezó a recibir visitas, al principio sólo de hombres (a las mujeres se les negaba el acceso), sobre todo investigadores y profesionales médicos. Hoy en día tanto hombres como mujeres quedan horrorizados, al contemplar las estanterías abarrotadas con la colección de esqueletos de niños con hidrocefalia, con sus enormes cráneos.

Si a pesar de todo lo leído quiere visitarlo, hay que darse prisa, porque la universidad está pensando en retirar las muestras, y no hay catálogo ni inventario para volver a recomponerlo.

Http://www.upmc.fr/fr/culture/patrimoine/patrimoine_scientifique/musee_dupuytren.html

Otros museos de los horrores

Si cree que no ha tenido suficiente con el museo parisino, le ofrecemos la posibilidad de seguir la «ruta de los horrores» a lo largo del mundo. Por ejemplo, en Bangkok (Tailandia), donde se encuentra el Museo Médico de Siriraj, un área integrada por seis museos dedicados a la muerte y la enfermedad, con todo tipo de cuerpos conservados, fetos, malformaciones, órganos e incluso los cadáveres momificados de algunos asesinos.

En el escalofriante museo se pueden ver diversos miembros amputados, desde un brazo a un pie gangrenado o incluso una cabeza de una víctima decapitada en accidente de automóvil. Pero quizás lo más escalofriante es el cadáver momificado en cera de Si-Oui, un psicópata de origen chino que disfrutaba asesinando a niños

que luego se comía. Él se alimentaba de personas «porque amaba comer órganos de humanos, no porque tuviera hambre», ilustra un texto explicativo.

Http://www.si.mahidol.ac.th/museums/en/index.htm

En Filadelfia (Pensilvania) se encuentra el Museo Mütter, que pertenece al Colegio de Médicos de la ciudad americana. Contiene una gran colección de rarezas médicas y deformaciones anatómicas, los esqueletos de un gigante y un enano, cerebros de asesinos o enfermos, cráneos con trepanaciones, etcétera. El propósito original de la colección, donada por el doctor Thomas Mütter Dent en 1858, fue la investigación médica y la educación.

Http://www.collphyphil.org/Site/mutter_museum.html

Por último se puede visitar el Museo Della Specola en Florencia (Italia), donde hay una amplia colección de figuras de cera realizadas con tal precisión que parecen reales. Es impresionante observar las entrañas de un cadáver, los intestinos, dos gemelos dentro de un útero femenino o una cabeza diseccionada con un realismo angustiante.

Http://www.msn.unifi.it

Karner Beinhaus (Hallstatt)

En la región de Salzburgo, al oeste de Austria, junto a un precioso lago se encuentra una llamativa localidad llamada Hallstatt, declarada en 1997 Patrimonio de la Humanidad por la Unesco.

Muchos visitan esta localidad por sus rincones hermosos, por su lago o por sus minas de sal, un gran atractivo para los turistas. Pero también están los que en cuanto llegan a este idílico pueblo preguntan por el Osario de Karner Beinhaus. Les dirigirán junto a la iglesia y allí descubrirán una capilla en la que se guardan más de 1.000 cráneos apilados y unas 600 calaveras adornadas: una tradición que sólo se conservaba aquí.

Durante años en Austria y algunas zonas de Europa central las tumbas solamente se alquilaban y, además, por un periodo de tiempo limitado. Era extraño que alguien tuviera su tumba en propiedad. Con el paso del tiempo, y una vez cumplido el contrato, los restos debían ser retirados para dejar sitio a un nuevo «inquilino». Cuando se habían extraído los huesos, se trasladaban a Karner Beinhaus y allí los cráneos eran limpiados y pintados con diversos motivos florales o de animales, además del nombre de la persona y el año de su defunción. Esta tradición finalizó en 2004,

fecha en la que se decoró el último cráneo. Aun así, hoy en día se puede visitar esta «curiosa» muestra en la llamada «casa de los huesos».

Las catacumbas (París)

A finales del siglo XVIII, en 1785, el Consejo de Estado decidió cerrar y evacuar el cementerio Des Innocents (cerca de Saint-Eustache, en el barrio Des Halles). El uso de este cementerio durante casi diez siglos terminó creando un foco de infección para los habitantes de ese distrito parisino.

Para depositar todos sus huesos se decidió utilizar las antiguas minas romanas, una red de túneles y galerías en el subsuelo de la capital francesa. Algunas fueron apuntaladas y en otras hubo que realizar trabajos de albañilería para poderlas consolidar.

El 7 de abril de 1786 se comenzó la bendición de los huesos para su traslado, que se realizaba con un ceremonial consistente en una procesión de sacerdotes que al anochecer acompañaban los carruajes cargados con los restos cubiertos con un velo negro hacia su nuevo lugar de descanso. A partir de ese momento, y hasta 1814, las galerías serían utilizadas para recoger los huesos de todos los cementerios de París. Se tardó aproximadamente 15 meses en trasladar los cerca de seis millones de huesos de fallecidos.

Desde el primer día, las «catacumbas» causaron gran curiosidad y pronto comenzarían a circular decenas de leyendas, con historias y apariciones ocurridas en su interior. Se cuenta que en su célebre novela *Los miserables* Victor Hugo sacó provecho de su conocimiento del sistema de túneles que incluye las catacumbas. En su interior se ha asesinado a muchas personas. Durante la Segunda Guerra Mundial algunos miembros de la Resistencia utilizaron los túneles de las catacumbas para sus desplazamientos. Incluso en la actualidad se cuenta que la policía francesa ha descubierto en el interior de algunas galerías restos de objetos que no han dejado duda de que allí se celebran misas negras.

Las catacumbas de París se volvieron a abrir el 14 de junio de 2005 después de varios meses de cierre para realizar trabajos de acondicionamiento y mejoras. La iluminación fue revisada, algunos arcos se apuntalaron y se volvieron a consolidar los muros de huesos. En la actualidad sólo es visitable un kilómetro y medio, de los cerca de 300 que existen. Eso sí, sigue siendo necesario que nos acompañe en la visita un guía oficial, debido a que es muy fácil

perderse en este laberinto de túneles repletos de huesos, con pasadizos en ocasiones muy estrechos y algunos de los cuales se inundan con frecuencia.

Aunque si es amigo de pasar mucho miedo, hay quien conoce la entrada a las catacumbas por lugares «no oficiales», por alcantarillas o túneles de metro, algo prohibido pero no exento de promesas de aventura.

Http://catacombes.paris.fr/

Las momias de Palermo (Sicilia)

En la famosa ciudad de Palermo, a varios metros de profundidad, en el convento de los Capuchinos, en Vía Cappuccini, descansan 8.000 cuerpos embalsamados, dispuestos para que puedan ser vistos por los numerosos turistas que a diario acceden a este tétrico recinto.

La acumulación de este increíble número de cuerpos momificados se inició en el siglo XVIII. Al parecer los monjes capuchinos comenzaron a enterrar en las catacumbas de su convento a todos aquellos palermitanos que se lo podían permitir, unos pocos privilegiados. Para que los cadáveres se hayan conservado hasta nuestros días sufrieron un minucioso proceso que comenzaba cuando los frailes almacenaban los cadáveres en una cueva donde el ambiente era muy seco; allí permanecían durante ocho meses, el tiempo necesario para que el cuerpo expulsara toda la humedad. Después se les bañaba en vinagre y se les dejaba expuestos al sol hasta que los cadáveres comenzaban a acartonarse. En ese proceso los rostros de los difuntos adoptaban muecas grotescas y desencajadas. Por último se colocaban a todas las momias unos trabajados ojos de cristal, que los soldados estadounidenses saquearon (seguramente para llevárselos como *souvenir*) tras el desembarco en Sicilia durante la Segunda Guerra Mundial.

La mayoría de las momias expuestas en las catacumbas datan del siglo XIX. Los cuerpos se presentaban ordenados por edad, separados los hombres de las mujeres y también los ricos de los pobres. A todos se les vestía con sus mejores ropas y se colocaban tumbados, colgados o en pie. Son especialmente macabras las momias de los niños, sobre todo la de una niña de 2 años embalsamada en 1920 y cuyo cuerpo se conserva casi intacto.

El bosque de los suicidas de Aokigahara (Tokio)

Parece mentira que a pocos kilómetros de la civilización pueda encontrarse este impresionante bosque de 35 kilómetros cuadrados, considerado el segundo lugar del mundo donde más gente se ha suicidado (el primero sería el Golden Gate de San Francisco). Este bosque está ubicado a los pies del monte Fuji y lleva el nombre de Aokigahara, aunque la gente lo conoce como «el mar de los árboles» o «el bosque de los suicidios».

Que la gente vaya a este bosque a suicidarse no es nada nuevo; hay historias que se remontan a mediados del siglo XIX, en la época del Japón feudal, y que nos hablan de familias humildes que llegaban hasta él para abandonar a sus hijos o ancianos porque eran incapaces de alimentarlos. Desde aquel momento el bosque empezó a ganar fama de «maldito». Hoy las autoridades se enfrentan a un aumento del número de jóvenes que deciden quitarse la vida en medio de esta salvaje vegetación. De hecho, al adentrarse en el bosque existe un gran cartel que intenta convencer a los que llevan en mente acabar con su vida: «Tu vida es valiosa y te ha sido otorgada por tus padres. Por favor, piensa en ellos, en tus hermanos e hijos. Busca ayuda y no atravieses este lugar solo».

Son muchas las razones que hacen que la gente acuda hasta este remoto lugar a quitarse la vida. La primera, la soledad de este bosque apartado. Algunos vienen tan lejos para evitar a la familia los gastos de un funeral, muy caros en Japón; también existe un «efecto llamada»: que muchos jóvenes se hayan quitado aquí la vida anima a otros a seguir sus pasos.

Las cifras que barajan las autoridades son realmente preocupantes. El récord de suicidios se registró en 1998, cuando la policía encontró un total de 73 cadáveres, una cifra que fue superada en 2002, año en que se localizaron 78 cuerpos en el bosque. Eso ha hecho que anualmente un grupo numeroso de operarios realice batidas por el bosque intentando localizar cuerpos sin vida que no hayan sido encontrados por los visitantes o por los guardias forestales. También con la intención de evitar más muertes, los policías merodean por los alrededores en busca de posibles suicidas.

Sin duda, es un lugar único si quiere pasar una noche de miedo auténtico.

Campo de concentración de Auschwitz

Más de 1,38 millones de personas visitaron durante 2010 el campo de concentración nazi de Auschwitz-Birkenau, en el sur de Polonia, lo que supone el récord anual de visitantes desde la apertura al público de este complejo como memorial y museo. Lleva abierto desde hace 60 años, con el objetivo de concienciar a los visitantes de los horrores que se vivieron en sus instalaciones durante la época de dominación nazi. Al haberse convertido en uno de los lugares de mayor simbolismo del Holocausto, fue declarado en 1979 Patrimonio de la Humanidad por la Unesco.

El campo de concentración de Auschwitz está situado a unos 43 kilómetros al oeste de Cracovia. Fue puesto en pie al comienzo de la Segunda Guerra Mundial, después de que los nazis invadieran Polonia. Sus instalaciones sirvieron para aniquilar en masa a centenares de prisioneros a diario y para la experimentación médica. Se calcula que en este campo fueron asesinados entre 1,5 y 2,5 millones de personas, la mayoría judíos, y que más de medio millón murieron por enfermedades o hambre.

Los nazis escogieron para la construcción del campo un terreno de unos 40 kilómetros cuadrados bien comunicado. Eligieron un antiguo cuartel de la monarquía austrohúngara para situar allí el primero de los campos de Auschwitz. El primer oficial alemán al frente del terrible complejo fue el comandante Rudolf Höss, que en mayo de 1940 comenzó a construir el campo central. Esta primera ampliación comprendía 28 edificios de ladrillo, de dos plantas, y otros tantos de madera, que debían albergar a 7.000 presos, pero que llegaron a tener más del triple de lo estipulado. El complejo estaba rodeado por dos alambradas de espino con corriente de alta tensión, lo que hacía prácticamente impensable la huida.

Los cientos de presos que llegaban a diario al campo se encontraban frente a un letrero de metal que, con sarcasmo, proclamaba: *Arbeit macht frei* («El trabajo hace libre»). Curiosamente la primera «b» del letrero está puesta al revés, al parecer como gesto de protesta del prisionero que tuvo que realizarlo. Traspasadas las puertas sólo unos cuantos resistían al escorbuto, la disentería, las infecciones, la falta de alimento, el trabajo agotador... En los primeros momentos las ejecuciones se llevaban a cabo en un paredón forrado de caucho para atenuar el ruido del disparo. A unos los fusilaban y a otros los ahorcaban. Mucho trabajo y mucho gasto de munición que solucionarían con la creación el 15 de agosto de 1940 de la primera cámara de gas. Aunque lo que más temían los prisioneros eran los búnkeres, donde

se les encerraba sin agua y alimento a la espera de que la inanición acabara con ellos.

En octubre de 1941 Heinrich Himmler comenzó la construcción del segundo campo de concentración dentro de las instalaciones, lo bautizarían como Auschwitz II-Birkenau. Era más grande que el primero, con 250 barracones de piedra y madera. Aquí llegaron a encerrar hasta 100.000 presos. Junto a este campo, diseñado como campo de exterminio, se encontraba «la rampa», al lado de la vía del tren. Aquí llegaban los presos hacinados como el ganado y se realizaba una primera selección. Algunos servirían para trabajos forzados, otros para experimentos, el resto para las cámaras de gas. En este nuevo campo se obligó a los propios presos a construir cuatro crematorios donde podían ser quemados casi 5.000 cadáveres diarios, aunque en el momento de máxima actividad del campo se llegaron a asesinar y quemar hasta 24.000 personas a diario. Las cenizas de los fallecidos eran vertidas a los ríos o estanques cercanos, o se usaban para el drenaje de los pantanos o como abono para los campos.

En marzo de 1942, en el campo central Auschwitz I, se estableció la primera sección para mujeres, que estaba separada de la de hombres por un muro de ladrillo de dos metros de alto. Las primeras en llegar serían 1.000 prisioneras que venían de Ravensbrück. Pocos meses después se las trasladaría a Birkenau y se llevaría a cabo la primera gran matanza. En el traslado acabaron en las cámaras de gas 4.000 de las 12.000 internas presas, que estaban custodiadas principalmente por prostitutas alemanas que ejercían de funcionarias, a veces con más crueldad que sus compañeros masculinos. Incluso presumían de ser más terribles que sus colegas.

Hasta Auschwitz también llegarían, a partir de 1942, los niños, que procedían de todas las zonas ocupadas. Generalmente solían ser asesinados por no poderlos utilizar para los trabajos. En el caso de que una madre llegara con su hijo en brazos, los dos eran gaseados por no considerar a la madre «apta» para el trabajo. Algunos niños varones se convertían en ayudantes para la construcción, otros iban directamente a los hospitales para los macabros experimentos, y los que quedaban eran seleccionados para que los guardias realizaran con ellos las peores perversiones. Sólo se salvaban aquellos que eran rubios y de ojos azules: eran arrebatados a sus madres para «germanizarlos» y darlos en adopción a alguna familia alemana.

En mayo de 1942 se construyó el último de los complejos dentro del enorme campo de concentración, Auschwitz III-Monowitz. Aquí se trabajaba para fabricar combustibles líquidos y goma sintética.

Sólo los más fuertes conseguían quedarse en este campo. En cuanto el personal médico detectaba algún enfermo se le enviaba de inmediato a las cámaras de gas de Birkenau.

© N. del Paso

Durante los años de funcionamiento de Auschwitz intentaron escaparse 700 presos, pero sólo 300 lo lograron. La pena a la que se enfrentaban por un intento de fuga era la muerte por inanición en los búnkeres y sus familias eran detenidas y exhibidas para que el resto de los presos aprendieran la lección.

El 17 de enero de 1945, y ante la inminente llegada del ejército ruso, el personal nazi abandonó a toda prisa el campo de concentración. Los presos se vieron libres y comenzaron su huida hacia el oeste, en lo que se llamaron «las marchas de la muerte». La gente de los pueblos cercanos se quedaba aterrorizada al ver aquella marcha de cuerpos cadavéricos sin apenas fuerzas para andar. Muchos no sobrevivieron a la larga marcha. Días más tarde las tropas soviéticas entraron en Auschwitz y liberaron a los prisioneros que aún quedaban presos, muchos hacinados en la enfermería, a los que les habían faltado las fuerzas para la huida.

OTROS MUSEOS DEL HORROR NAZI

Hay un gran número de museos por el mundo dedicados a que no se olvide el horror de la ocupación nazi, como el Museo del Holocausto de Jerusalén, que homenajea a los más de seis millones de judíos que fueron asesinados por los nazis. El museo se encuentra dentro del Instituto Memorial Yad Vashem, ubicado en el monte Har Hazikaron. Dentro del instituto se encuentra, aparte del propio museo, un centro de documentación y un archivo sobre el Holocausto y varios monumentos conmemorativos.

Http://www.yadvashem.org/

Otro lugar emblemático es la famosa Casa de Ana Frank. Está situada en el centro de Ámsterdam y recoge la historia de esta niña que tuvo que esconderse junto con otros siete judíos durante la Segunda Guerra Mundial para no caer en manos de los nazis. El resto de sus vecinos fueron encontrados y trasladados al campo de concentración de Auschwitz, previo paso por el campo de tránsito de Westerbork. Tan sólo Otto Frank, el padre de Ana, sobrevivió a los campos. Con el tiempo regresaría en busca de su hija, que tampoco sobreviviría a la guerra. Encontró su diario y lo publicó, y desde ese momento su historia ha trascendido a todo el mundo y hoy en día se recuerda su vida en este museo.

Http://www.annefrank.org/es/

También en Estados Unidos se recuerda a las víctimas del nazismo con el Holocaust Memorian Museum. Durante cuatro años se llevaron a cabo las obras de construcción, hasta que el 26 de abril de 1993 el museo abrió sus puertas al público con un primer visitante muy especial: el Dalai Lama. El centro recopila una gran cantidad de objetos y materiales originales de los desplazados, perseguidos o asesinados por los nazis. También pueden visitarse diferentes exposiciones que tienen el objetivo de que no se olvide el terror vivido por los damnificados.

Http://www.ushmm.org

Si quieres conocer más…

ABELLA, R.: *Los halcones del mar: La gran aventura de la piratería.* Madrid, Martínez Roca, 1998.

AMUNDSEN, R.: *Polo Sur. Relato de la expedición noruega a la Antártida del FRAM*. Madrid, Interfolio, 2011.

ANGULO, E.: *Monstruos*. Zaragoza, 451 Editores, 2007.

ARENAS ROCA, M. S.: *Testamento y el misterio de la muerte de Napoleón.* A Coruña, Librería Arenas, 2008.

ARES, N.: *El enigma de la Gran Pirámide.* Madrid, Oberon, 2004.

—: *Egipto, tierra de dioses*. Madrid, Edaf, 2006.

ARMERO, A.: *Piratas, corsarios y bucaneros*. Madrid, Libsa, 2003.

ARNALTE, A.: *Grandes viajeros que cambiaron la historia: Marco Polo, Colón, Darwin*. Madrid, Es Ediciones, 2008.

ARTOLA, R.: *La carrera espacial. Del Sputnik al Apolo 11*. Madrid, Alianza, 2009.

BADÍA, D. (Alí Bey): *Peregrino a La Meca*. Madrid, Jaguar, 1998.

BENITO, D.: *Área 51*. Madrid, La esfera de los libros, 2011.

BIELBA, A.: *Jack el destripador y otros asesinos en serie.* Madrid, Edimat, 2007.

BLANCO, M.: *Otros mundos. Las huellas de los antiguos dioses*. Madrid, La esfera de los libros, 2011.

BORRÁS ROCA, L.: *Asesinos en serie españoles*. Barcelona, J. M. Bosch Editor, 2002.

BROWNING, M. y MAPLES, W., R.: *Los muertos también hablan: Memorias de un antropólogo forense.* Barcelona, Alba, 2001.

BRZEZINSHI, M.: *La conquista del espacio. Una historia de poder.* Buenos Aires, El Ateneo, 2008.

BURROW, J.: *Historia de las historias. De Herodoto al siglo* XX. Barcelona, Crítica, 2008.

CAROL, M.: *Hoteles para soñar.* Barcelona, Libros de Vanguardia, 2011.

CARRILLO DE ALBORNOZ, J. M.: *Las hemorroides de Napoleón*. Barcelona, Styria, 2009.

CEBRIÁN, J. A.: *Pasajes de la historia II. Tiempo de héroes.* Málaga, Corona Borealis, 2003.

—: *Psicokillers. Perfiles de los asesinos en serie más famosos de la historia.* Madrid, Nowtilus, 2007.
CENTINI, M.: *Los lugares misteriosos de la tierra.* Barcelona, De Vecch, 2003.
CHANT, C.: *Barcos de guerra: Más de 200 buques de guerra entre los más destructivos del mundo*. Madrid, Libsa, 2006.
CORNWELL, P.: *Retrato de un asesino: Jack el Destripador caso cerrado.* Barcelona, Ediciones B, 2003.
CORPAS, J. R.: *Curiosidades del Camino de Santiago.* León, Edilesa, 2004.
CRISCUOLO, V.: *Napoleón.* Madrid, Alianza, 2000.
CUESTA, J. I.: *Piedras sagradas: templos, pirámides, monasterios y catedrales.* Madrid, Nowtilus, 2007.
—: *Breve historia de las Cruzadas.* Madrid, Nowtilus, 2009.
DEFOE, D.: *Historia general de los robos y asesinatos de los más famosos piratas.* Madrid, Valdemar, 1999.
DELGADO, M. J.: *El secreto de la gran pirámide. La construcción más misteriosa del mundo.* Madrid, Edaf, 2003.
DONZEL, C.: *La edad de oro de los grandes hoteles.* Barcelona, Lunwerg, 2010.
DURHAM, D. A.: *Aníbal: el orgullo de Cartago.* Barcelona, Ediciones B, 2005.
ELDUAYEN ALMARCEGUI, P: *Ali Bey y los viajeros europeos a Oriente.* Barcelona, Ediciones Bellaterra, 2007.
ENTRIALGO, M.: *Curiosidades del mundo del rock.* Alicante, Edicions de Ponent, 2007.
FERNÁNDEZ, L. M. y JIMÉNEZ, I.: *Tumbas sin nombre. Una tragedia, un misterio, una investigación.* Madrid, Edaf, 2004.
FERNÁNDEZ BUENO, L.: *La maldición de los exploradores.* Barcelona, Timun Mas, 2011.
—: *50 Lugares en los que pasar miedo.* Cádiz, Absalón, 2011.
— y SENTINELLA, D. E.: *Las caras de la discordia. El fenómeno paranormal más importante de la historia.* Madrid, Nowtilus, 2004.
FRATTINI, E.: *La Santa Alianza. Historia del espionaje Vaticano de Pío V a Benedicto XVI*, Madrid, Espasa Calpe, 2005.
GANERI, A.: *Naufragios misteriosos: Historias reales de alta mar con hechos ocultos sobre naufragios y tesoros hundidos.* Madrid, Libsa, 2010.
GANGES GARRIGA, M.: *Caminando por la luna: Neil Armstrong*, Barcelona, Combel, 2009.
GARCÍA BAUTISTA, J. M.: *Los misterios del mar.* Sevilla, Guadalturia, 2011.

GIFFORD, C.: *10 exploradores que cambiaron el mundo.* Madrid, Edilupa Ediciones, 2008.
GÓMEZ, R.: *Grandes museos del mundo.* Edición del autor, Zaragoza, 2011.
GONZÁLEZ, J. G. y HEYLEN CAMPOS, D.: *Criptozoología. El enigma de los animales imposibles.* Madrid, Edaf, 2002.
GRANADOS MARTÍNEZ, A.: *¿Es eso cierto? Fraudes, errores, experimentos inauditos… Todas las respuestas sobre el mundo científico.* Madrid, Aguilar, 2009.
—: *La historia más curiosa.* Madrid, Aguilar, 2010.
GREGORI, J.: *Astronautas exploradores del espacio.* Madrid, Martínez Roca, 1998.
GUADALUPI, G. y SHUGAAR, A.: *Latitud Cero: Grandes viajeros y aventureros alrededor del ecuador terrestre.* Barcelona, Destino, 2006.
HANBURY-TENISON, R.: *Los 70 grandes viajes de la historia.* Barcelona, Blume, 2007.
HERNÁNDEZ, J.: *Historias asombrosas de la Segunda Guerra Mundial.* Madrid, Nowtilus, 2007.
HOLLMANN, T. O.: *La ruta de la seda*. Madrid, Alianza, 2008.
HOLT-JENSEN, A.: *Geografía y conceptos.* Barcelona, Vicens-Vives, 1992.
IRIZARRY, E.: *El ADN de los escritos de Cristóbal Colón.* San Juan de Puerto Rico, Ediciones Puerto, 2009.
LEÓN AMORES, C.: *Buceando en el pasado. Los grandes naufragios de la historia.* Madrid, Espasa Calpe, 2009.
LINCOLN, H.: *La clave del enigma sagrado: La historia nunca contada de Rennes-le-Chateau.* Madrid, Equipo difusor del libro, 2011.
LÓPEZ RUIZ, J. M.: *Los personajes más siniestros y crueles. Desde la antigüedad hasta hoy.* Madrid, Libsa, 2009.
LYE, K.: *100 Rutas legendarias: Tras los pasos de los grandes exploradores, escritores y aventureros.* Barcelona, Blume, 2010.
MADDEN, T.: *Cruzadas: La verdadera historia.* Buenos Aires, Lumen Humanitas, 2006.
MARTÍNEZ LAÍNEZ, F.: *Tras los pasos de Drácula.* Madrid, Punto de lectura, 2002.
MARTOS RUBIO, A.: *Breve historia de Atila y los Hunos.* Madrid, Nowtilus, 2010.
MICHEL, M. F.: *Los volcanes a tu alcance.* Barcelona, Oniro, 2006.
MISRAHI, A.: *El libro de los asesinos.* Madrid, T&B Editores, 2006.
MORATÓ, C.: *Las damas de Oriente: Grandes viajeras por los países árabes.* Barcelona, Debolsillo, 2005.

MOYANO, A. L.: *Crónicas del misterio en España. Barcos fantasmas, misterios de la Iglesia, Ovnis y otros casos investigados en directo.* Madrid, Ediciones Espejo de Tinta, 2007.

MURRAY PRISANT, G.: *Las 7 maravillas del mundo antiguo.* México, Lectorum, 1998.

NOVARESIO, P.: *Ríos del mundo.* Barcelona, Librería Universitaria, 2006.

OLAZAR BENGURIA, M. del C.: *La verdad sobre las piedras de Ica.* Málaga, Sirio, 2007.

PALAO PONS, P.: *Criaturas. Los otros seres con los que convivimos.* Madrid, Karma 7, 2004.

PÉREZ ABELLÁN, F.: *Crimen y criminales 1. Claves para entender el mundo del crimen.* Madrid, Nowtilus, 2010.

—: *Crimen y criminales 2. Claves para entender el mundo del crimen. Los crímenes más sorprendentes del mundo.* Madrid, Nowtilus, 2010.

PETER, D. J.: *Mitos y leyendas del Mar*. Barcelona, Juventud, 2007.

PIMENTEL, J. F.: *Viajeros científicos: Jorge Juan, Mutis, Malaspina.* Madrid, Nivola libros, 2008.

POLIDORO, M.: *Los grandes misterios de la historia.* Barcelona, Swing, 2007.

POLO, M.: *Marco Polo: La ruta de la seda.* Barcelona, Blume, 2011.

RAMILA, J.: *La maldición de Whitechapel.* Málaga, Aladena, 2010.

RENAULT, M.: *Alejandro Magno.* Barcelona, Edhasa, 2002.

RODRÍGUEZ DEL CORRAL, J. L.: *La cólera de Atila.* Barcelona, Roca, 2005.

ROSSET, E.: *Cristóbal Colón. Rumbo a Cipango.* Barcelona, Edhasa, 2002.

—: *Los navegantes.* Barcelona, Edhasa, 2006.

SÁNCHEZ SORONDO, G.: *Historia oculta de la conquista de América. Los hechos omitidos de la historia oficial y la leyenda negra del descubrimiento del nuevo mundo.* Madrid, Nowtilus, 2009.

SCHMID, J.: *El triángulo de las Bermudas. Secretos del triángulo del diablo.* Madrid, La factoría de Ideas, 2002.

SCHULTZ, P.: *1.000 sitios que ver antes de morir.* Madrid, Martínez Roca, 2007.

SENTINELLA, D. E.: *El enigma de las momias. Claves históricas del arte de la momificación en las antiguas civilizaciones.* Madrid, Nowtilus, 2007.

SERRA, C.: *La vuelta al mundo en 80 maravillas*. Barcelona, Librería Universitaria, 2010.

SERRANO, F.: *Hotel Ritz. Un siglo en la historia de Madrid.* Madrid, La librería, 2010.

STOKER, B.: *Drácula.* Barcelona, Umbriel, 2006.
STOPPA, S.: *La vuelta al mundo en 80 destinos.* Barcelona, Librería Universitaria, 2009.
TANEL, F.: *Historia del ferrocarril.* Barcelona, Librería Universitaria, 2007.
VV.AA.: *Montañas del mundo.* Madrid, Desnivel, 1999.
—: *Los países del mundo.* León, Lancia Ediciones, 2002.
—: *Me pregunto por qué las cumbres tienen nieve y otras preguntas sobre las montañas.* León, Everest, 2006.
—: *La mirada del explorador: Relatos de aventuras y descubrimientos.* Barcelona, Paidós Ibérica, 2006.
—: *Grandes exploradores del mundo.* Barcelona, Beascoa, 2007.
—: *Shackleton. La odisea de la Antártida*. Barcelona, Planeta, 2007.
—: *Exploradores.* Madrid, Susaeta, 2008.
—: *Grandes monumentos.* Madrid, Libsa, 2008.
—: *Atlas de los exploradores españoles.* Barcelona, Planeta, 2009.
—: *Maravillas del mundo antiguo.* Madrid, Susaeta, 2011.
—: *Bienvenidos a la ruta 66: Un viaje inolvidable por la ruta más legendaria de EE.UU.* Barcelona, Grijalbo, 2011.
—: *Exploradores del mundo: Grandes historias de aventuras y fortaleza.* Barcelona, Planeta, 2011.
—: *Historias increíbles 1: Cinco aventuras auténticas de viajeros, pilotos, navegantes, exploradores y alpinistas intrépidos.* Barcelona, Combel, 2011.
—: *Titanic. La historia del barco más famoso del mundo.* Guipúzcoa, Libro Divo, 2011.
WILLIS, C.: *Hielo. Historias de supervivencia de la exploración polar.* Madrid, Ediciones Desnivel, 2002.

PÁGINAS WEB CONSULTADAS

Www.20minutos.es, www.absoluteeuu.com,
www.amigospeugeot.com, www.andatelo.blogspot.com,
www.axxon.com.ar, www.claronicetrips.com,
www.conferencistas.org, www.diariodelviajero.com,
www.elmomentodetuvida.blogspot.com, www.elmundo.es,
www.elpais.es, www.esohamelto.blogspot.com,
www.etternnia.blogspot.com, www.felixcasanova.blogspot.com,
www.fogonazos.es, www.funversion.universia.com,
www.hotelesoriginales.com, www.iac.es,
www.lasmilrespuestas.blogspot.com,

www.losidiomas.blogspot.com, www.marginaforum.com,
www.milan.viajaraitalia.com, www.multiformats.com,
www.muyinteresante.es, www.notasmarginales.com,
www.noticiascuriosas.com, www.noticiasquecuriosas.blogspot.com,
www.perfectamenteimperfecta.wordpress.com,
www.proyectogeo.com, www.quo.es,
www.resolviendolaincognita.blogspot.com,
www.rhythmafricatours.com, www.rincondelvago.com,
www.s1.zetaboards.com, www.slotyautomodelismo.com,
www.taringa.net, www.tejiendoelmundo.wordpress.com,
www.telescopios.org, www.viajedeblogs.com, www.wikipedia.es,
www.xocoviajes.com

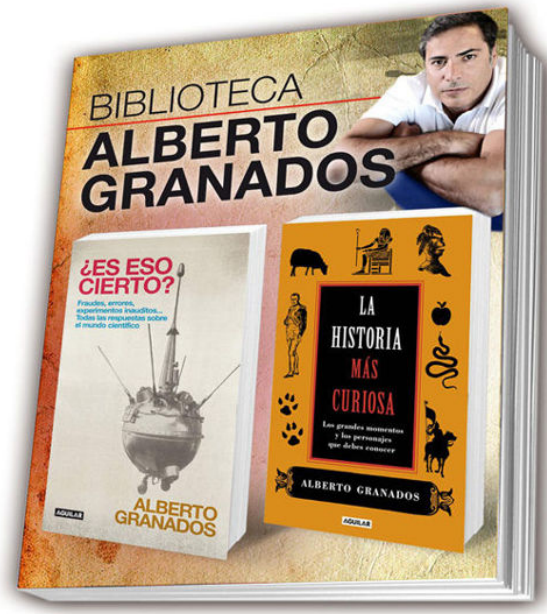
Notas

[1] Paco Nadal es una de las referencias en el mundo de los viajes de nuestro país. Es periodista especializado en viajes, escritor y fotógrafo. Colabora con la Cadena SER y con «El Viajero» de *El País,* además de presentar series documentales en Canal Viajar. Su blog en *elpais.com* es clave para los amantes de los viajes.

Sobre el autor

Alberto Granados (Madrid, 1965), periodista y escritor, trabaja desde 1997 en la Cadena SER donde dirige y presenta los programas *A vivir Madrid* y *Ser curiosos*. Ha colaborado en varios medios de comunicación como Cuatro, Localia o *Interviú*. Interesado en temas de crecimiento personal es máster especialista en inteligencia emocional por la Universidad Camilo José Cela, *coach* y especialista en programación neurolingüística. Es autor de *Leyendas urbanas* (Aguilar, 2007), *¿Es eso cierto?* (Aguilar, 2008), *Leyendas urbanas ilustradas*, con dibujos de Raúl Palacio (Aguilar, 2009), *La historia más curiosa* (Aguilar, 2010) y es coautor de *Titanes de los fogones* (2005). En 2011 publicó su primera novela *Los vigilantes de los días*. Apasionado de los viajes y de la gastronomía, colabora con artículos en varios medios de comunicación. En 2009 fue galardonado con el premio Antena de Plata que concede cada año la Asociación de Profesionales de Radio y Televisión de Madrid.

Disfruta leyendo y descubriendo las curiosidades científicas e históricas más asombrosas de la mano de Alberto Granados.



En este pack podrás encontrar los siguientes libros:

¿Es eso cierto?

Fraudes, errores, experimentos inauditos… Todas las respuestas a tus preguntas sobre el mundo científico.

En *¿Es eso cierto?* Granados, autor de éxito de *Leyendas urbanas*, ha reunido para su «mundo curioso», un recorrido por los errores, los fraudes y las curiosidades científicas a través del tiempo, que no nos dejará indiferentes y que nos hará experimentar momentos irrepetibles. ¿Es eso cierto? demuestra que ciencia y entretenimiento son en ocasiones un binomio perfecto.

La historia más curiosa

Toda la Historia que no se encuentra en los libros de texto a tu alcance, los grandes momentos y los personajes que debes conocer.

La historia más curiosa recoge los episodios más peculiares, insólitos y truculentos que no aparecen en los anales de la historia. Muertes inauditas, batallas surrealistas, asesinos despiadados, espías históricos, monstruos y animales de leyenda... Un apasionante mundo curioso desfilará a través de las páginas de esta sorprendente obra.

© 2013, Alberto Granados
© 2013, del prólogo, Paco Nadal
© 2015, de la presente edición en castellano para todo el mundo:
Penguin Random House Grupo Editorial, S. A. U.
Travessera de Gràcia, 47-49. 08021 Barcelona

ISBN ebook: 978-84-03-01182-3
Diseño de cubierta: Boamistura
Conversión ebook: Miguel Ángel Pascual

Penguin Random House Grupo Editorial apoya la protección del *copyright*.
El *copyright* estimula la creatividad, defiende la diversidad en el ámbito de las ideas y el conocimiento, promueve la libre expresión y favorece una cultura viva. Gracias por comprar una edición autorizada de este libro y por respetar las leyes del *copyright* al no reproducir, escanear ni distribuir ninguna parte de esta obra por ningún medio sin permiso. Al hacerlo está respaldando a los autores y permitiendo que PRHGE continúe publicando libros para todos los lectores. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, http://www.cedro.org) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.

www.megustaleer.com

Penguin
Random House
Grupo Editorial